

Le
Risque de l'Air

Thèse pour le Doctorat présentée et soutenue

le 28 NOVEMBRE 1931

PAR

ROGER PROCHASSON

M. DE LAPRADELLE, *Président*

MM. LE FUR { *Suffragants*
PICARD

ÉDITIONS ET PUBLICATIONS
CONTEMPORAINES — PIERRE BOSSUET
47, RUE DE LA GAITÉ — PARIS — 14^e

1931

Le
Risque de l'Air

Le
Bisque de l'Air

Thèse pour le Doctorat présentée et soutenue
le 28 NOVEMBRE 1931

PAR

ROGER PROCHASSON

M. DE LAPRADELLE, *Président*

MM. LE FUR { *Suffragants*
PICARD

ÉDITIONS ET PUBLICATIONS
CONTEMPORAINES — PIERRE BOSSUET
47. RUE DE LA GAITÉ — PARIS — 14^e

1931

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



AVANT-PROPOS

Si grands et si rapides que soient les progrès réalisés ces dernières années en matière de navigation aérienne, il n'en reste pas moins indéniable que les nouveaux procédés de transport par air comportent un risque d'une nature toute spéciale vraiment inhérent à l'élément emprunté.

Sans doute, les statistiques les plus récentes de nos lignes commerciales sont déjà très satisfaisantes dans leur résultat puisque, malgré une augmentation sensible du trafic et de la vitesse, on constate une amélioration notable de la sécurité. Cependant, il faut reconnaître que le public ne montre le plus souvent encore que peu d'empressement quand on lui parle d'utiliser l'avion. Il ne voit plus les progrès réalisés jusqu'à ce jour et ne constate qu'une chose : l'existence de catastrophes aériennes, heureusement peu fréquentes.

Et pourtant, n'y a-t-il pas trop souvent des collisions, des déraillements de chemin de fer, sans parler des innombrables accidents de la route auxquels nous assistons quotidiennement. Et sur mer, des naufrages comme celui du *Saint-Philibert*, qui fit près de nos côtes 500 victimes, ne nous rappellent-ils pas tragiquement qu'il subsiste, malgré toute l'expérience de nos navigateurs, un Risque Maritime ?

En effet, l'homme et la machine restent soumis à des défaillances et c'est là souvent qu'il faut chercher l'origine, la cause déterminante de la plupart des accidents.

Il ne faut pas généraliser et ne voir que le risque. L'aviation

en est encore à sa naissance, si l'on peut dire, et l'avenir nous réserve des surprises sans nombre (1).

Notons bien une chose, c'est que le Risque Aérien, cette partie d'inconnu, ne doit pas être grossi démesurément ; il serait par contre tout aussi exagéré de le nier. On ne peut contester en effet, qu'il existe un risque particulier à l'Aviation : c'est ce que l'on a convenu d'appeler le « Risque de l'Air ».

L'avion quitte la terre ou l'eau pour un autre élément, et il ne se sustente en l'air que grâce à la propulsion que lui fournissent ses organes moteurs. Qu'un arrêt, qu'une défaillance se produisent, il doit regagner l'élément solide ou liquide sans avoir souvent la possibilité de choisir son lieu d'atterrissage ou d'amer-rissage.

C'est ce risque ajouté à d'autres que nous examinerons plus loin, qui constitue le Risque de l'Air, ainsi dénommé pour bien préciser qu'il n'est semblable ni au risque terrestre ni au risque maritime, mais bien spécial à la locomotion aérienne.

Tenter une définition de ce risque reste, à notre avis, une chose assez délicate à cause de la complexité des faits entrant en ligne de compte. Cependant nous estimons qu'on doit délimiter ce risque et dire qu'il y a, à proprement parler, Risque de l'Air, lorsque l'on se trouve en présence d'un accident qui n'est la conséquence ni d'une faute d'un préposé à la conduite de l'aéro-nef, ni d'un cas de force majeure, ni d'un cas fortuit (2).

(1) Rappelons à ce sujet que lors, de l'ascension mémorable de la première mongolfière effectuée le 21 novembre 1793, avec à bord Pilâtre ROZIER et le Marquis d'ARLANDES, un spectateur plein d'inconséquence, s'écria devant Benjamin FRANKLIN : « A quoi peuvent servir les ballons ? ». « A quoi peut servir l'enfant qui vient de naître ? », lui répliqua le célèbre physicien qui assistait à cette splendide aventure.

On ne pouvait mieux dire à la naissance de la nouvelle locomotion en parlant de ses possibilités.

(2) Selon le Professeur RIPERT, le *cas fortuit* désigne l'événement dû au hasard ; la *force majeure*, est la force supérieure à l'activité de l'homme qu'il n'est pas en son pouvoir d'arrêter ou de guider. R. J. L. A. la force majeure dans les Transports Aériens. — 1^{er} trimestre 1928.

D'où la définition que nous avons élaborée et qui s'écarte sensiblement de celle des auteurs qui se sont intéressés jusqu'à ce jour à cette question. Pour nous, le Risque de l'Air est l'ensemble des risques de navigation imprévisibles pour le transporteur aérien en l'état actuel de la Science Aéronautique, qui ne sont le résultat ni d'une faute des préposés à la conduite de l'appareil, ni d'un cas de force majeure, ni d'un cas fortuit.

Cette définition suffit, pensons-nous, pour montrer le caractère exceptionnel présenté par le Risque de l'Air, imprévisible par essence même et indéterminé quant à ses conséquences.

Le Risque de l'Air existe et pour réduit qu'il soit, il faut reconnaître qu'il subsistera longtemps, sinon toujours, malgré le travail de nos savants et de nos ingénieurs, la conscience professionnelle de nos pilotes, le perfectionnement incessant des moteurs, des cellules et l'amélioration des méthodes de navigation et de prévision du temps. Il y aura toujours un Risque de l'Air, comme il y aura toujours un Risque Maritime.

C'est la raison pour laquelle nous avons estimé utile de l'étudier pour mieux comprendre la solution qui pourrait être apportée au problème si complexe de la Responsabilité du Transporteur Aérien.

La France, qui a toujours fait preuve d'initiative quand il s'est agi de la sécurité (le premier Congrès International de la Sécurité Aérienne en est une démonstration évidente), doit montrer la voie aux autres peuples en ouvrant le chemin aux larges Conventions Internationales, les nations étant toutes tributaires les unes des autres.

Pour faciliter le travail de ceux qui s'intéressent à cette question, pour documenter ceux qui voudront se faire une idée de toute l'importance du problème et juger en toute impartialité, nous pensons qu'il peut être intéressant de procéder à la présente étude.

Cette étude du Risque de l'Air nous obligera à examiner les raisons qui déterminèrent le législateur à adopter tel régime

plutôt que tel autre, quand il s'est agi de fixer la responsabilité du transporteur aérien.

Quels principes juridiques allait-on, en effet, lui accorder ? On aurait pu croire que, devant un mode de locomotion sans précédent dans l'histoire des temps, le législateur eût créé un droit nouveau. Ce ne fut pas ce point de vue qui fut adopté.

Allait-on lui appliquer le droit commun ? Cela eût pu se concevoir, mais il y avait une impossibilité à la base, du fait de la situation financière des premiers exploitants, qui n'auraient pu faire face aux charges d'une telle responsabilité.

Seul, un régime d'exception pouvait être raisonnablement instauré ; ce fut d'ailleurs ce régime qui fut admis en France et dans un certain nombre de pays de l'Europe.

En effet, le législateur se rendit compte qu'une solution médiane s'imposait, le transporteur étant dans l'impossibilité de répondre des suites d'une catastrophe. Ce fut cette solution qui fut adoptée en France. La loi du 31 mai 1924, qui constitue d'ailleurs encore notre Code de l'Air et que nous examinerons dans notre première partie, fut votée à la demande des Compagnies de Navigation Aérienne. Cette loi, très favorable à la jeune industrie aéronautique, s'inspirait du passé sans adopter aucune innovation juridique. Elle rendit un grand service à la cause Aéronautique Française.

Pour être complète, nous diviserons notre étude en deux parties :

Dans la première partie, nous examinerons ce qu'est le Risque de l'Air et nous essayerons d'en montrer les principaux caractères. Puis nous passerons en revue les progrès réalisés ces derniers temps par la technique (bien que notre sujet soit essentiellement juridique) pour mieux comprendre toute la complexité de la question.

Ceci nous permettra ensuite de poser le problème sur son terrain véritable, le terrain juridique. Nous étudierons alors le système des clauses d'exonération ou de limitation de responsa-

bilité tout en nous inspirant sur ce point des précédents terrestres et maritimes. Cette étude nous amènera à examiner non seulement les principaux cas soumis jusqu'à ce jour à l'appréciation des différentes juridictions, mais encore les principales législations européennes qui resteront si diverses les unes des autres jusqu'au jour où l'entente des peuples permettra l'élaboration de Conférences Internationales de la nature de celle qui s'est réunie à Varsovie en 1929 et qui n'est d'ailleurs pas encore ratifiée.

Connaissant le Risque de l'Air et les difficultés internationales qu'il entraîne journellement, nous pourrons passer à la seconde partie de notre travail et nous traiterons des Assurances-Aviation, remède à un Risque sans comparaison possible. Nous en étudierons l'évolution historique, technique et économique, sans en oublier le caractère de plus en plus international.

Lorsque nous aurons développé ces différents points, nous espérons que nous serons à même d'en tirer un enseignement, une conclusion.

LE RISQUE DE L'AIR

PREMIERE PARTIE

Nous avons l'intention de consacrer la première partie de notre étude, au Risque de l'Air ; nous allons en examiner successivement, dans les chapitres qui vont suivre, les caractères techniques, juridiques et internationaux, sans oublier d'étudier la jurisprudence réunie à ce jour sur cette question.

CHAPITRE PREMIER

La technique du Risque de l'Air

I. — Définition. Caractère limitatif et imprévisible. Différence entre le Risque de l'Air et la faute de pilotage.

II. — Examen des principaux Risques de l'Air : l'incendie en vol, le capotage au sol, la panne de moteur, la rupture des organes moteurs ou porteurs, la chute à la suite de perte de vitesse, la brume, le brouillard.

CHAPITRE II

La statistique des accidents imputables aux Risques de l'Air

I. — Caractère des statistiques (le Risque de l'Air, la faute des préposés, celle des exploitants).

II. — Etude de quelques statistiques d'accidents.

III. — Enseignement à en tirer pour les usagers et les assureurs.

CHAPITRE III

La recherche de la sécurité. — Le Congrès International de la sécurité aérienne

I. — Progrès réalisés par la technique aéronautique. L'initiative privée, solutions proposées aux Risques de l'Air. L'entente internationale.

II. — Le service de la Sécurité Aérienne Français. Son importance pour l'avenir de l'Aéronautique Française.

III. — Le Congrès International de la Sécurité Aérienne. Son but. Ses résultats. Son caractère d'entraide internationale. Les enseignements à en tirer.

CHAPITRE IV

La responsabilité du Transporteur Aérien et le régime des clauses limitatives de responsabilité et d'exonération

I. — Le Risque de l'Air et le Risque Maritime. Parallèle entre les deux modes de locomotion et conséquences à en tirer, du point de vue de la responsabilité.

II. — Responsabilité du Transporteur : Responsabilité contractuelle ou délictuelle (ou quasi délictuelle).

III. — Les clauses d'exonération et les clauses limitatives.

A. Etude des clauses d'exonération et limitatives. Précédents terrestres.

B. Précédents maritimes.

C. Application à la navigation aérienne.

- 1° Régime antérieur à la loi du 31 mai 1924.
 - 2° Régime de la loi du 31 mai 1924. Etendue de la clause et applications.
 - 3° Régime futur et international. Système des Conventions futures. La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929.
- D. Evolution de la jurisprudence depuis l'origine à nos jours.
Examen des principaux cas de Risque de l'Air soumis à l'appréciation des Tribunaux et de la Cour de Cassation.

CHAPITRE V

Le Risque de l'Air, question internationale

I. — Problèmes internationaux soulevés pour une ligne trans-européenne en cas d'accidents, à des tiers transportés. La responsabilité du transporteur reste une question de frontières.

II. — Examen des principales législations européennes et spécialement de celles de l'Europe Centrale. Leur appréciation sur le Risque de l'Air et sur la validité des clauses (Hongrie, Autriche, Bulgarie, Roumanie, Pologne, Turquie, Yougoslavie, Italie, Allemagne, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie, Belgique).

CHAPITRE PREMIER

La Technique du Risque de l'Air

- I. — Définition. — Caractère limitatif et imprévisible. — Différence entre le Risque de l'Air et la faute de pilotage.
- II. — Examen des principaux cas de risque de l'air : l'incendie en vol ou au sol — le capotage au sol — la panne de moteur — la rupture des organes porteurs et moteurs — la chute à la suite de perte de vitesse — la brume — le brouillard.

I. — On ne peut contester, comme le disait M. Hervé LAUWICK dans un article de grande presse, que la majorité des Français n'est pas enthousiaste, lorsqu'on leur parle de navigation aérienne. En effet, à part les quelques privilégiés qui possèdent déjà un appareil particulier pour le tourisme et les affaires et les anciens militaires qui servirent dans cette arme, on peut dire que l'ensemble du public manque de confiance, ce qui se justifie d'autant moins que ce même public s'émerveille à la lecture des journaux à chaque tentative de record et à chaque prouesse de notre aéronautique. Sans doute, de grandes manifestations comme les journées nationales de Vincennes et le Salon de l'Aéronau-

tique attirent la foule, mais ils ne la convertissent pas à la nouvelle locomotion.

Il faut convenir qu'il est extraordinaire que l'on n'arrive pas à établir en France, ce que les Allemands et les Anglais appellent un *état d'esprit aérien*. Les Français continuent à voir les dangers de l'aviation que les autres peuples voient non moins qu'eux, mais ils en tiennent compte bien davantage.

Les dangers de l'air, il serait vain de se les dissimuler : Ils paraissent en vérité, pour le moment, toute proportion gardée, plus fréquents que ceux du chemin de fer, mais il ne faut pas perdre de vue que la locomotion aérienne n'a que vingt années d'expérience, qu'elle est encore en retard sur les autres modes de locomotion. En outre, il faut se mettre dans l'idée, que le chemin de fer, l'auto et l'avion restent avant tout des *machines mécaniques* et, par là même, sujets à des défaillances plus ou moins graves.

Un spécialiste de ces questions disait très spirituellement « qu'il faudrait, pour éviter avec certitude les accidents de transport, en revenir à la nature, en ne nous contentant pour nous déplacer que des deux jambes qu'elle a données à chacun de nous ».

Si le risque subsiste, le progrès existe aussi : Il faut le suivre et accepter les risques nouveaux de mort et de blessure, apportés par la civilisation, comme une compensation à ceux qu'elle a supprimés.

Quelle différence peut faire l'usager de l'aviation et l'usager des chemins de fer et de l'automobile, quant aux risques d'accident : en cas de réalisation du risque, les résultats sont les mêmes ! écrasés dans une machine volante ou pris dans les débris d'une voiture automobile ou d'un wagon, les blessures des voyageurs sont les mêmes.

Le risque est nouveau, nous ne le connaissons qu'imparfaitement. C'est toute la question et de même que nos grands-parents considéraient les premiers chemins de fer comme un moyen de transport dangereux, de même certains de nos contemporains

considèrent encore l'avion comme un mode de locomotion des plus incertains par les risques qu'il présente (1).

La faute n'en est-elle pas un peu à la presse qui, par ses récits démesurés de certaines catastrophes aériennes, fausse l'esprit de la masse qui rapproche les mots accidents et avion, alors que l'accident d'aviation, toute proportion gardée, reste une chose exceptionnelle.

Nous avons essayé, dans notre introduction, de définir le Risque de l'Air, et nous avons exposé les raisons, qui commandaient de comprendre dans cette formule tout ce qui est inhérent à la navigation aérienne, à l'exception toutefois, des fautes des préposés et des cas de *force majeure* et des *cas fortuits*.

De là, la définition que nous avons donnée du Risque de l'Air, et que nous rappelons pour mieux préciser notre pensée : « Le Risque de l'Air, est l'ensemble des risques de navigation imprévisibles pour le transporteur en l'état actuel de la science aéronautique, qui ne constituent ni une faute des préposés, ni un cas fortuit ou un cas de force majeure » (2).

Des faits tels que des cas de force majeure ne sont pas particuliers à la locomotion aérienne ; de même, on ne doit pas, à notre avis, différencier la faute du préposé de la Compagnie de navigation aérienne de celle du préposé d'une entreprise de transport automobile ou autre. C'est la raison pour laquelle nous estimons qu'il ne faut pas assimiler la faute des préposés aux Risques de l'Air.

(1) Au Salon de l'Aéronautique de 1922, l'un des premiers de l'après-guerre, une affiche destinée « Aux Sceptiques » synthétisait très heureusement, cet état d'esprit.

Au premier plan, était représenté le bourgeois moyen de nos jours, regardant plein d'émerveillement, les avions de la ligne aérienne passant haut dans le ciel, « Jamais, semble-t-il dire, je ne monterai dans ces machines », alors que, derrière lui, l'ombre de Joseph PRUDHOMME lui rappelle ses paroles à la naissance du rail : « Moi non plus, je ne croyais pas aux chemins de fer ».

(2) R. J. L. A. La force majeure dans les transports aériens. G. RIPERT, page 1, 1^{er} trimestre. — 1928.

Les différents juristes rédacteurs de la loi du 31 mai 1924, ont d'ailleurs été de cet avis ; l'article 42 de cette loi précise d'une façon très explicite, « que le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des *Risques de l'Air* et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises ».

La distinction a donc été formellement faite entre le Risque de l'Air d'une part, et la faute des préposés de l'autre.

Notre définition du Risque de l'Air présentant un caractère un peu particulier, nous allons examiner les différentes formules émises à ce jour par les auteurs qui ont déjà traité de cette question. Cette étude nous permettra, peut-être, de juger avec un peu plus d'impartialité.

M. LE BOURHIS, dans son ouvrage sur « les obligations et la responsabilité des Compagnies de transport à raison des accidents survenus aux passagers », a défini le Risque de l'Air comme suit : « Le transporteur peut s'exonérer du Risque de l'Air, c'est-à-dire des accidents dus aux conditions atmosphériques autres que ceux dus à la force majeure : brume, tempête, orages, ainsi que des accidents survenus en l'air, sans qu'il soit possible d'attribuer leur cause à un événement précis. »

Cette définition a le mérite de délimiter les caractères du Risque de l'Air, puisqu'elle ne s'applique qu'à certains phénomènes atmosphériques et aux accidents révélés inexplicables après enquête, sans toutefois s'étendre à la force majeure ou au cas fortuit.

M. TISSOT (3), a une formule un peu plus générale. « Le Risque de l'Air, ce sont tous les accidents et avaries susceptibles de mettre l'aéronef en danger, sans que l'on puisse jamais déterminer quelle en est la cause exacte, car si la cause exacte en était connue, ce serait alors, soit un cas de force majeure, soit

(3) Responsabilité du transporteur aérien. (Thèse, Paris, 1926).

le résultat de fautes imputables à l'entrepreneur de transport ou de ses préposés ».

Formule à vrai dire un peu plus précise que la précédente ; elle s'apparente à celle que nous avons donnée du Risque de l'Air, remarque étant faite toutefois qu'un Risque de l'Air imprévisible, peut être déterminé, après accident, à la suite de l'expertise.

M. CASSVAR (4), considère de son côté comme Risque de l'Air « toute cette partie d'aléa qui constitue la navigation dans les hautes altitudes, les vents, l'état du temps, etc..., et que, pour le moment, les navigateurs en aéronef, ne savent pas toujours prévoir et limiter ».

Nous ne ferons qu'une remarque sur cette définition : c'est qu'elle vise surtout le côté météorologique du Risque, alors que le Risque de l'Air est le plus souvent la conséquence d'une défaillance technique.

D'autres auteurs ont examiné cette question, notamment M^e KAFTAL, avocat à la Cour d'Appel de Varsovie, dont la compétence en matière de législation aérienne est connue par de nombreux ouvrages (5).

M^e KAFTAL estime que l'on peut comprendre dans la formule de Risque de l'Air tous les risques qui normalement devraient entraîner la responsabilité contractuelle du transporteur sans toutefois constituer une faute, c'est-à-dire les conditions atmosphériques (brouillard, tempête) et le vice propre de l'appareil, et il exprime son avis en se basant sur l'esprit des législateurs français dans la loi du 31 mai 1924. En effet, dans la rédaction de l'article 42 que nous avons précédemment cité, la différenciation entre les risques de l'air et la faute des préposés est très nette, l'exonération de responsabilité n'était possible qu'à raison des Risques de l'Air et des fautes des préposés chargés de la conduite des aéronefs.

(4) Les clauses de non-responsabilité. (Thèse, Paris, 1929).

(5) M^e KAFTAL, *Revue Trimestrielle Droit Civil*, n° 4, de 1929.

Sans doute, on ne trouve pas trace de cette distinction dans le texte élaboré au cours des travaux préparatoires de la Convention de Varsovie. En effet, il n'y est pas question de Risque de l'Air à proprement parler, le législateur indique seulement que le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve *que lui ou ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires, pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.*

Un régime encore plus large a été prévu pour le transport des marchandises : « Dans les transports des marchandises et des bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous les autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ».

Sans apparaître aussi explicitement que dans la loi française, il n'est pas douteux que le législateur comprend, comme *cause absolutive*, le cas de Risque de l'Air, fait essentiellement imprévisible contre lequel il n'est pas toujours possible de prendre toutes mesures de sauvegarde.

Cette énumération nous semble suffisante pour nous faire une opinion sur ce qui constitue le Risque de l'Air, bien spécial à la navigation aérienne et sans comparaison possible avec les autres risques. C'est, en effet, un risque très particulier et d'une nature assez complexe, puisqu'il pourra être la conséquence soit des phénomènes atmosphériques surprenant le pilote en cours de route, soit d'un phénomène aérodynamique nouveau, soit enfin d'une défaillance des organes porteurs ou de panne de moteur.

C'est enfin un risque présentant un caractère bien limité, puisqu'il n'englobe que certains faits, nettement caractérisés, et non la conséquence d'une faute de pilotage, faute du préposé à la conduite de l'aéronef.

Mais ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que ce risque bien spécifiquement aéronautique (6) aura tendance à diminuer

(6) R. J. L. A. Page 85.

au fur et à mesure que les améliorations techniques permettront d'éliminer certaines causes de sinistre, pour, en définitive, ne subsister que dans des cas heureusement assez rares.

Démésurément grossis par les uns, ramenés par les autres à leur exacte proportion, nous allons essayer d'examiner succinctement les principaux cas de Risque de l'Air, en commençant par une définition de la faute de pilotage, qui nous semble nécessaire pour éviter, à l'origine, toute confusion.

La *faute de pilotage*, nous dit le Manuel de Pilotage, est le résultat d'une erreur d'appréciation du pilote aviateur, par suite de laquelle la manœuvre qui s'accomplit n'est pas celle qui serait opportune, qu'elle soit différente, excessive ou insuffisante.

La faute de pilotage n'est pas une faute lourde. Chacun peut se tromper et les meilleurs pilotes, étant donné le peu de temps mis à leur disposition pour réfléchir au sujet de la nature et au degré d'amplitude de la manœuvre à effectuer, n'en sont pas exempts.

En droit français, d'ailleurs, nous rappelons qu'elle n'engage pas la responsabilité de la Compagnie, *le pilote, seul maître à bord, étant seul juge de l'opportunité de ses actes*. On verra toutefois, que la Conférence de Varsovie n'a pas été de cet avis.

Un exemple précisera tout de suite la différence *entre la faute de pilotage et le Risque de l'Air* :

1° L'appareil quitte le terrain dans de bonnes conditions, mais le pilote prend mal son virage à quelques centaines de mètres d'altitude, glisse sur l'aile et se met en perte de vitesse : faute de pilotage ordinaire, la manœuvre ayant été faite par le pilote dans de mauvaises conditions.

2° L'appareil vole normalement, mais une défaillance de moteur incite le pilote à regagner le sol. Malheureusement, voulant maintenir son appareil en ligne de vol, celui-ci perd de sa vitesse et arrive à glisser sur l'aile. Trop près du sol, le pilote ne peut se rattraper et l'avion vient s'écraser à terre : faute de pilotage également, car c'est par une manœuvre inopportune,

que le pilote a essayé de maintenir son appareil en ligne de vol horizontal, alors que les règles usuelles auraient dû lui recommander et même l'inciter à piquer au sol pour regagner une partie de la vitesse nécessaire à sa sustentation.

La perte de vitesse est donc le plus souvent une faute de pilotage. Elle peut cependant, dans certains cas, constituer un risque de l'air. Nous l'examinerons d'ailleurs dans l'énumération qui va suivre.

II. — M. Jacques COUSIN indique dans l'un de ses articles (7) que 90 % des accidents, suivant les statistiques, sont causés par l'incendie, le brouillard et la perte de vitesse, mais ce ne sont pas, hélas, les seuls dangers qui menacent le transporteur aérien. Nous allons dans une étude succincte, examiner chaque cas particulier du Risque de l'Air :

- 1° L'incendie en vol, ou au sol ;
- 2° Le capotage au sol ;
- 3° La panne de moteur ;
- 4° La rupture des organes moteurs ou porteurs ;
- 5° La chute à la suite de perte de vitesse ;
- 6° La brume, le brouillard.

1° *L'incendie en vol.* C'est une cause d'accident qui, heureusement, diminue de plus en plus. Neuf fois sur dix, il proviendra d'une rupture de canalisation ou de l'inflammation de l'essence dans les carburateurs ou dans les pompes d'alimentation. L'incendie au sol est plus simple : l'appareil atterrit brusquement en campagne ou sur un terrain peu connu. Il capote, une canalisation cède sous l'effort, l'essence se répand sur les pièces plus ou moins surchauffées et s'enflamme. Il n'en faut pas plus pour transformer un banal incident de route en une catastrophe qui, le plus souvent, entraîne des accidents graves pour les passagers, l'embrasement de l'appareil étant immédiat.

(7) *L'Intransigeant*. — L'avion moyen de transport sûr (11-18-25 juillet, 1^{er}-8-15-29 août 1929).

L'attention des services publics a été attirée sur cette cause d'accident, et le premier résultat obtenu a été d'obliger les constructeurs à isoler les moteurs du reste de l'appareil, au moyen de compartiments étanches et de cloisons incombustibles et calorifugées. De plus, l'emploi d'extincteurs automatiques complète cette précaution.

Les faits ont déjà prouvé maintes fois, que ces extincteurs constituent un moyen efficace de lutte contre l'incendie. Les brevets BECHARD ont sauvé la vie à beaucoup de pilotes, résultat heureux lorsqu'on considère les ravages du feu. Des dispositifs ont également rendu les réservoirs larguables en vol ; certains constructeurs les ont placés dans les ailes, loin des moteurs, ce qui les rend moins susceptibles à l'incendie.

Tout ceci élimine pas mal de causes d'incendie. Ce n'est pas encore la perfection. Il n'est pas douteux, que le problème trouverait sa solution dans l'emploi d'une huile ininflammable, comme le carburant utilisé par l'AIR UNION.

Le moteur DIESEL trouvera une application intéressante du jour où nos ingénieurs auront réussi à réaliser l'allègement de ce moteur.

En définitive, on brûlait jadis souvent en l'air ; il faut convenir que maintenant le fait est très rare. Cela tient à une surveillance plus constante des appareillages, à l'emploi de conduits plus robustes et mieux étudiés. Une négligence suffit souvent, pour entraîner une catastrophe.

Ainsi le retour de flamme, si meurtrier autrefois, est actuellement pratiquement supprimé, grâce aux appareils anti-flammes.

Tous ces perfectionnements sont la rançon des martyrs de l'air : leur sacrifice n'a pas été inutile, puisqu'il a permis le progrès sur un point capital (8).

(8) 1924-1925 et 1926 virent 131 victimes d'incendies en France, dont 71 morts et 40 blessés. Alors que 1928-1929-1930, n'ont révélé aucun cas de mort par incendie, malgré l'augmentation du trafic. Le mérite

Nos constructeurs ont confiance quant au résultat final ; mais il faut leur accorder sur ce point, un peu de temps, et il n'est pas douteux qu'une solution interviendra, qui éloignera définitivement le risque d'incendie.

2° *Le capotage au sol.* Cet accident, nous l'avons vu, est le plus souvent suivi d'incendie, par suite de l'impact au sol et de la rupture des canalisations. Le capotage se produit soit lorsque le pilote se trouve en difficulté, par suite d'une panne de moteur, ou de défaillances ne lui permettant pas de continuer son vol sans danger, ou encore, cas fréquent, lorsque, pris dans le brouillard, le pilote se résout à atterrir pour éviter un plus grand danger (9).

Or, il suffit, nous le rappelons, d'un léger dénivèlement du sol, pour occasionner un capotage. Il y a lieu, toutefois, de noter que ce risque est également devenu plus rare par suite de la robustesse plus grande des moteurs et aussi, à l'utilisation des freins sur roue, dont sont munis maintenant la plupart des appareils de transport. De plus, les constructeurs ont doté les nouveaux avions d'un écart de vitesse, qui leur permet de réduire leur élan.

Ainsi, les derniers modèles d'avion de tourisme possèdent une vitesse d'atterrissage très réduite, qui rend très difficile le capotage jadis assez fréquent sur les appareils utilisés sur les lignes

de ce résultat revient à M. BRUNAT, du Service de la Sécurité Aérienne, qui sut éduquer les pilotes, et au Comité Français de Propagande Aéronautique, qui répandit les moyens de lutte contre l'incendie.

(9) La panne de moteur et la brume, suivant M. VOLMERANGE, expert du Bureau Véritas, causent encore actuellement chacune 22 0/0 des accidents de personnes, tandis que les causes les plus actives des accidents matériels sont les moteurs et les accidents de départ et d'atterrissage avec respectivement 38 0/0 et 30 0/0 des pertes (Rapport sur le premier Congrès International de la Sécurité Aérienne, Comité Français de Propagande Aéronautique, p. 11).

commerciales ; c'était le cas pour les avions SPAD utilisés par la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE.

Un mot seulement sur la faute de pilotage dans l'atterrissage. Elle se produit par suite d'une erreur d'appréciation ou d'une fausse manœuvre. Cette cause d'accident disparaîtra le jour où l'atterrissage vertical sera définitivement au point.

3° *La panne de moteur.* L'emploi d'appareils multi-moteurs, principalement d'appareils tri-moteurs (le bi-moteur ne permettant pas un vol prolongé avec un seul moteur), supprimera de plus en plus les conséquences d'une panne mécanique, l'avion pouvant continuer son vol sans perdre de l'altitude, même avec un ou deux moteurs arrêtés. En outre, il semble inutile d'attirer plus longtemps l'attention sur la qualité et l'endurance de plus en plus grandes de nos moteurs, des voyages de plus de 10.000 kilomètres s'effectuant sans escale.

Ainsi donc, quand l'appareil idéal et prochain aura été mis au point, on pourra éviter ce qui constitue encore le point critique en aviation, c'est-à-dire le retour brutal à la terre. Qu'une panne survienne et la stabilisation étant acquise, l'on pourra choisir sans hâte son terrain. L'autogire de la Cierva est une formule heureuse de l'appareil futur.

Ce qu'il faut noter, c'est que le plus souvent la panne mécanique n'a pas de conséquences. Elle ne constitue qu'un incident de route évidemment désagréable, lorsque l'atterrissage forcé se produit loin d'une ville ou d'un aérodrome. Elle n'occasionne en fait que 10 % des accidents constatés sur les lignes commerciales. D'ailleurs, un pilote averti peut l'éviter habituellement en gardant toujours l'altitude en rapport à l'état du terrain survolé : Survolera-t-il une forêt de 20 kilomètres de superficie, il prendra alors la précaution d'effectuer son voyage entre 1.500 et 2.000 mètres d'altitude, ce qui, en cas de panne survenant au moment le plus désagréable, lui permettra de gagner la plaine, son appareil pouvant planer facilement dix à quinze fois sa

hauteur. Sans doute, les vols sur nos lignes commerciales s'effectuent à moyenne altitude, un peu pour le plaisir des passagers, beaucoup par accoutumance des pilotes. On pourrait donc, dès maintenant, en observant les règles que la prudence élémentaire recommande, éliminer cette chance d'accident. La formule du constructeur COUSINET, inventeur de l'*Arc-en-Ciel*, est certainement la formule de l'appareil de l'avenir qui, même en cas de panne, pourra poursuivre son voyage, les organes moteurs étant réparables en vol.

4° Rupture des organes moteurs et porteurs. La chute à la suite de perte de vitesse.

On connaît le mécanisme de direction d'un avion et le jeu des commandes, sur lesquelles agit le pilote pour diriger son appareil, soit en le faisant s'élever, soit en le dirigeant vers le sol en vue d'atterrissage, soit enfin, en lui faisant accomplir des mouvements tournants à droite ou à gauche. Que, par suite d'un concours de circonstances, une commande se cale en vol, il n'en faut pas plus pour provoquer un accident. De même, une rupture d'hélice peut se produire, un effort trop violent peut faire céder une pièce d'un moteur ou entraîner une rupture des ailes ou du fuselage (10).

(10) La rupture des organes porteurs et moteurs peut être la conséquence de phénomènes aérodynamiques nouveaux. Ainsi les Anglais, si l'on s'en rapporte au Journal *Les Ailes*, du 26 février 1931, ont découvert l'existence d'un phénomène nouveau qu'ils ont appelé « le buffeting », à la suite d'une expertise effectuée sur les lieux d'une catastrophe survenue sur la ligne Le Touquet-Croydon, en date du 21 juillet 1930 (il s'agissait d'un appareil Junker qui s'était littéralement fractionné en cours de vol, l'empennage s'était brisé, puis le fuselage, le bâtiment moteur et l'aile, et fait curieux, toutes les ruptures s'étaient produites à gauche).

L'*Aircraft Engineering* a donné de ce phénomène, véritable « Risque de l'Air », la définition suivante : Le Buffeting est une oscillation irrégulière de l'empennage au cours de laquelle le stabilisateur oscille rapidement dans un plan vertical, et le gouvernail de direction est animé

C'est là évidemment un risque de l'air que le transporteur ne peut prévoir, si son appareil est en parfait état de marche et d'entretien au départ, et si le Bureau Véritas a maintenu le certificat de navigabilité à la suite des visites qu'il a effectuées.

Tel est le cas de cet appareil, qui s'écrasa au sol à la suite d'un départ effectué régulièrement. L'enquête révéla qu'une motte de terre projetée dans l'hélice au décollage avait entraîné la rupture du propulseur et une perte de vitesse, impardonnable à basse altitude.

Une autre catastrophe aérienne, qui fit six victimes et détruisit un appareil tri-moteur de nos lignes aériennes, révéla qu'en cours de route une pièce essentielle du gouvernail se serait détachée, ce qui aurait entraîné la chute de l'appareil et la glissade sur l'aile, d'abord imputée à l'arrêt d'un moteur.

Sait-on même si les deux causes d'accident ne se sont pas confondues et n'ont pas été la conséquence de la chute fatale ? Il est vrai qu'après la chute, les enquêteurs en sont réduits à dresser des hypothèses. Les débris de l'appareil ne permettent pas d'émettre des conclusions et les témoignages des spectateurs n'autorisent que très rarement des certitudes absolues.

5° *La perte de vitesse.* Quant à la chute par perte de vitesse, elle nécessite un plus long commentaire et d'abord un rappel de quelques points d'aérodynamique indispensables à la compréhension du phénomène.

La *perte de vitesse* est un phénomène aérodynamique qui entraînait jusqu'à ces dernières années environ 30 % des accidents graves d'aviation (on peut même dire des plus graves puisqu'ils sont suivis presque toujours de l'écrasement au sol avec destruction complète de l'appareil).

Improprement appelée « perte de vitesse », la perte de sus-

de mouvements désordonnés. Ce mouvement oscillatoire résulte des remous produits par les ailes aux grands angles d'incidence et diffère profondément des vibrations qui ne se produisent généralement pas au-dessous de 400 kilomètres à l'heure.

tentation est d'un mécanisme assez complexe et très brutal : elle est la conséquence d'une brusque rupture d'équilibre qui se produit lorsqu'on augmente progressivement l'angle d'attaque d'une voilure. Il faut savoir qu'un avion, pour se soutenir dans l'atmosphère, doit posséder une certaine vitesse de translation. Cette vitesse peut être fournie : 1° par la traction d'une hélice actionnée par un moteur ; 2° par la pesanteur même de l'avion, le moteur étant au ralenti ou arrêté. Dans le premier cas, l'avion vole horizontalement ou monte. Dans le deuxième cas, il descend suivant une pente régulière de 15 à 20 %.

Si, par suite d'une manœuvre inopportune, le pilote essaie de maintenir en vol horizontal son avion dont le moteur est au ralenti ou arrêté, l'avion perd sa vitesse jusqu'au moment où il glissera sur l'aile et viendra s'écraser au sol, si l'altitude n'est pas suffisante pour permettre au pilote de remettre son appareil en équilibre. L'avion, en effet, ne vole, ne se sustente dans l'atmosphère que parce que son aile, en fendant l'air, crée : 1° sous l'aile une zone de pression ; 2° au-dessus de l'aile, sur ce qu'on appelle l'extrados, une zone de dépression. Cette dépression, ce vide produisent un effet plus important que la pression. L'expérience montre que si la pression sur l'aile était par exemple de 40 %, le phénomène de dépression sous l'aile atteignait 60 %. C'est donc lorsque l'angle d'incidence-limite a été dépassé que les filets d'air ne provoquent plus les phénomènes ci-dessus expliqués et qu'un certain décollement de l'air se produit sur l'extrados où des tourbillons se forment.

Le phénomène de succion n'existant plus, l'avion n'est plus soutenu, les commandes ne répondent plus et l'avion tombe soit sur le nez, soit sur la queue. Il glisse sur l'aile ou se met en vrille.

En principe, un pilote devrait toujours pouvoir éviter la perte de vitesse en ne cabrant pas trop son appareil : ainsi en suivant à la lettre les principes qui lui ont été inculqués à l'école, c'est-à-dire en rendant immédiatement la main dès que quelque chose d'anormal se produit dans la marche du moteur, de façon à don-

ner à son appareil la vitesse suffisante qui lui manque et qu'il obtient par un supplément d'incidence vers le sol. Mais il faut reconnaître que la manœuvre doit être immédiate et si rapide soit-elle, la surprise reste toujours possible, même pour les meilleurs pilotes.

La perte de vitesse constitue un risque d'une nature toute particulière, imputable à deux éléments : le Risque de l'Air et aussi la faute de pilotage (11). On doit la considérer comme la clé de la sécurité aérienne puisque du jour où on sera parvenu à la supprimer, le pilotage d'un avion deviendra aussi simple et aussi sûr que celui d'une automobile.

C'est bien pourquoi tout l'effort de la technique et l'un des buts du Congrès de la Sécurité Aérienne a été d'étudier les moyens de remédier aux effets de la perte de vitesse.

6° *La brume, le brouillard.* — Ces deux phénomènes météorologiques sont également deux fléaux en aviation. Mais il ne faut pas en exagérer la portée.

Les polices d'assurance du Consortium Français donnent de la brume et du brouillard, la définition suivante : « Ce sont des phénomènes météorologiques rendant le sol ou l'eau invisibles à moins de 200 mètres dans un plan vertical et détruisant la visibilité horizontale au-delà de 3.000 mètres (les nuages bas étant ceux empêchant l'aéronef d'évoluer à une altitude supérieure à 200 mètres).

Le brouillard reste encore un danger que l'on peut dire plus grave que la perte de vitesse. Toutefois, cette cause d'accident disparaîtra comme la perte de vitesse ; mais pour le moment

(11) En effet, si la perte de vitesse provient le plus souvent d'une faute de pilotage, il faut signaler qu'elle peut être également la conséquence d'un vice de construction ou d'une imperfection de l'appareil toujours difficile à établir après la catastrophe. Souvent, en effet, l'accident ne laisse aucun survivant et les experts en sont réduits aux témoignages des spectateurs qui ont vu tout à coup l'avion précipité au sol « comme entraîné par un génie malfaisant et invisible ».

elle n'a pas trouvé de solution satisfaisante. On a dit que le plus sûr moyen était en l'état de la science aéronautique, de différer le départ lorsque les conditions atmosphériques le contre-indiquaient (12).

Il y a bien actuellement les méthodes intéressantes de pilotage sans visibilité de M. ROUGERIE, les procédés de guidage de l'ingénieur LOTH ; ceux-ci sont cependant des méthodes scientifiques qui ne sont pas à la portée de tous les pilotes.

La méthode ROUGERIE rend possible l'atterrissage des pilotes dans une zone de brouillard sans visibilité au sol, mais il s'agit d'une méthode nécessitant un entraînement spécial, et l'atterrissage effectué par temps de brouillard présente encore un grand danger pour la majorité des pilotes.

Le radio-phare reste également une solution proposée au problème de la navigation sans visibilité, mais cette méthode n'est pas définitivement au point et un appareil en perdition n'a pas toujours la possibilité de joindre un terrain, s'il est en vol sur un parcours hérissé d'obstacles.

Des vols entrepris sans nécessité dans des conditions défectueuses sont éminemment dangereux pour l'aviation et ils font plus de mal que ne le pensent leurs auteurs, trop confiants en leur savoir et en leur machine.

(12) En ce qui concerne les accidents causés par le mauvais temps, nous rappelons que les polices des assureurs français et notamment celles du Consortium, excluaient de la garantie, « les évolutions aériennes commencées par vents élevés, brouillard, brume, nuages bas, mer démontée ». Il était toutefois précisé, que la garantie de la police pourrait jouer « pour les évolutions entreprises avec l'assentiment des autorités compétentes ». Mais l'expérience a montré qu'il était difficile de déterminer qu'elles étaient les autorités compétentes pour autoriser un vol, la grande majorité des pays survolés en Europe Centrale n'intervenant pas pour autoriser ou interdire un départ. Il faut noter, en outre, qu'il est assez difficile d'intervenir dans cette question, les Compagnies étant obligées d'assurer un trafic pour toucher les primes et subventions prévues à leur contrat. C'est d'ailleurs, en raison de ces difficultés, que les assureurs ont étendu leur garantie pour les vols effectués par tous les temps, le transporteur étant au premier chef intéressé à l'exploitation aérienne. Il est bien entendu, toutefois, que cette extension de garantie ne joue que pour les transporteurs réguliers des lignes commerciales.

Quant au brouillard rencontré en cours de route, c'est un danger qui disparaîtra à son tour, les méthodes de prévision des zones de brouillard donnant des indications déjà précises aux navigateurs qui peuvent les éviter en surveillant les cartes sou-mises à leur examen avant leur départ.

La brume cause les 9/10^e des catastrophes par écrase-ment au sol, à la suite de la rencontre d'un obstacle, que le pilote n'avait pu voir, les instruments de bord ne lui donnant que des indications approximatives sur son altitude.

Il faut donc reconnaître que le risque de navigation par temps de brouillard, est encore dangereux et qu'il présente les mêmes alinéas que le risque maritime ; une catastrophe récente survenue en mer, n'en est-elle pas la preuve évidente ?

Toute la question de la sécurité est, à notre avis, liée aux instruments de bord qu'il faut perfectionner. Alors, les pilotes pourront s'y fier aveuglément, l'altimètre actuel n'étant pas d'une précision suffisante pour une navigation effectuée à basse altitude.

Les ennemis actuels du voyageur aérien se réduisent pour le moment, à trois facteurs : *perte de vitesse, brouillard, incendie*, et aucun d'entre eux, comme le dit M. Jacques COUSIN, n'est plus à redouter que les deux autres.

Le Service central de la Sécurité Aérienne étudie déjà les solu-tions à apporter à ces causes d'accidents et il n'est pas douteux que d'ici peu, des méthodes pratiques les rendront moins fréquents.

Ayons confiance, l'avion ne tardera pas à devenir un moyen de locomotion aussi sûr que les autres, peut-être même le plus sûr. Espérons qu'alors les Français auront le « sens de l'air » et que le dur tribut payé à l'aviation, n'aura pas été inutile (13).

(13) Signalons déjà un fait très encourageant. Le Trafic du Bourget, dans la semaine du 7 au 14 juillet 1931, a révélé une augmentation très importante du nombre des passagers transportés. Il y eut, en effet, 366 passagers dans la seule journée du 11 juillet 1931, 1.634 dans la semaine précitée avec 8.630 kilogs de frêt et 7.178 kg. 617 de poste trans-portés.

CHAPITRE II

La Statistique des Accidents imputables aux Risques de l'Air

- I. — Caractère des statistiques. (Le Risque de l'Air, la faute des pré-
- II. — Étude de quelques statistiques d'accidents.
- III. — Enseignements à en tirer pour les usagers et les assureurs.

I. — *Caractère des statistiques.* — Il ne faut chercher dans les statistiques, quelles qu'elles soient, autre chose qu'une indication, mais lorsqu'il s'agit d'une matière aussi nouvelle que la locomotion aérienne, il faut reconnaître que cette indication est des plus encourageantes pour le public et des plus utiles pour les assureurs ; en effet, si l'on s'en rapporte à certaines statistiques qui nous ont été communiquées : « Pour un voyage tel que Paris-Strasbourg, d'une longueur de 500 kilomètres, on se trouvera avoir une chance sur 1.000, d'avoir un accident capable d'entraîner la mort d'un passager avec des blessures plus ou moins graves de cinq ou six autres passagers. »

D'autre part, la moyenne des accidents graves avec mort de passager est infime, puisque l'on compte à peine un passager tué pour 1.500.000 kilomètres parcourus (certains indiquent même que ce chiffre doit être porté à un passager tué pour 2 millions de kilomètres parcourus).

Le risque aérien, quoiqu'en pense le public, n'est pas plus grand, toute proportion gardée, que celui des autres moyens de locomotion. C'est peu, certes, si l'on fait la comparaison avec les résultats de notre Aéronautique militaire, dont les pertes sont six fois plus élevées. C'est peu également, auprès des hécatombes que se représentent volontiers la plupart de nos concitoyens mal éclairés par une presse pour le moins coupable, mais n'hésitons pas à le dire, c'est encore beaucoup trop.

C'est pourquoi nous estimons que l'étude des statistiques présente un intérêt tout particulier en aviation, où personne ne peut prétendre posséder la vérité.

Mais ces statistiques sont-elles uniformément établies sur de mêmes données en vue d'un même but ? On sait que l'on ne peut comparer que toutes choses égales ; on ne pourra donc raisonnablement mettre sur un même plan les résultats de deux lignes utilisant un matériel différent. De même, il y aura des différenciations à faire dans l'établissement des statistiques. Ainsi, il est un fait certain : deux accidents sont rarement identiques quant à leurs causes et circonstances. Au point de vue « Risque de l'Air », il faut faire une différence entre un accident provenant d'une rupture en vol et celui entraîné par une perte de vitesse, conséquence d'une faute de pilotage initiale. De même, les chutes consécutives à une faute, à une imprudence d'un pilote ne peuvent se comparer aux accidents restés encore inexpliqués. Tout ceci, pour montrer la complexité de la question et les difficultés rencontrées dans l'établissement des premiers éléments statistiques.

Cependant, nous pensons que pour être utile, la statistique doit bien séparer les accidents quant à leurs causes : il serait donc nécessaire, selon nous, de répartir les accidents en trois catégories principales : 1° les accidents consécutifs à un Risque de l'Air ; 2° les accidents consécutifs à une faute de pilotage ; 3° les accidents consécutifs à une faute de l'exploitant.

Nous verrons que des efforts ont déjà été tentés en ce sens, et

que des indications précieuses ont été fournies sur ce point aux assureurs.

D'autre part, la meilleure preuve que l'importance des statistiques établies d'après le plus grand nombre des résultats a été ressentie par les différents peuples réside dans le fait qu'ils se sont mis d'accord pour en unifier les méthodes d'établissement.

Un tel résultat est d'autant plus appréciable qu'il permettra, par suite du plus grand nombre de cas examinés, d'en tirer les enseignements susceptibles d'éviter le renouvellement de certaines catastrophes.

II. — *Etude de quelques statistiques.* — Un auteur, qui s'est intéressé à cette question, nous dit qu'en moyenne, on peut fixer à 90 %, par part égale, les accidents provenant de la perte de vitesse, du brouillard et de l'incendie, les 10 % restant provenant soit de pannes de moteur survenues à basse altitude et obligeant l'aviateur à un atterrissage brusque sans possibilité de choisir son terrain, soit de quelqu'autre cause demeurée inconnue.

Cette indication, qui correspond à peu de chose près à la réalité, a été tirée de l'étude des éléments statistiques recueillis à ce jour.

Examinons maintenant quelques-unes de ces statistiques, pour nous faire une idée de la complexité du travail.

Une des premières statistiques que nous ayons en aviation, semble être celle présentée en 1911 par le Président de la sous-commission des statistiques à l'Aéro-Club de France. Il résultait de cette statistique, que les accidents, en 1909, s'étaient élevés à 46, dont 3 cas mortels, alors qu'en 1910, le nombre des accidents était passé à 98, avec 28 cas mortels, mais il y avait lieu de noter que le nombre des appareils avait quintuplé en l'espace d'une année.

Nous en référant sur ce point, au livre de M. BLUM sur les « Assurances Aériennes », que nous avons déjà cité, nous trouvons que cette statistique classait les accidents, suivant quatre catégories distinctes :

1° Les accidents dûs à l'imparfaite construction de l'appareil ;

- 2° Les accidents consécutifs à une erreur de pilotage ;
- 3° Les accidents causés par les perturbations atmosphériques ;
- 4° Les accidents dus à des causes indéterminées.

Le pourcentage d'accidents provenant des imperfections de construction était de 29 % du total, celui provenant des erreurs de pilotage de 27 %.

Nous avons recueilli, d'autre part, une statistique assez intéressante sur les causes d'accidents. Suivant ce travail, les causes d'accidents se partageraient comme suit :

- 50 % des accidents seraient imputables aux erreurs de pilotage ;
- 10 % aux défauts de machines autres que le moteur ;
- 10 % aux défauts de moteur ;
- 10 % aux conditions atmosphériques ;
- 20 % à des causes rangées sous la mention « divers ».

On cite également comme très remarquable, la statistique établie par l'Ingénieur SABATIER, qui a été publiée dans le *Monde Aérien*, numéro d'avril 1926. Cette étude examine les résultats obtenus en France, en Angleterre, ainsi qu'aux Etats-Unis, et répartit les accidents comme suit :

	FRANCE.	ANGLETERRE	ÉTATS-UNIS
Fautes de matériel.....	40 %	27 %	25 %
Circonstances atmosphériques.	15 %	15 %	10 %
Fautes de service.....	45 %	58 %	55 %
Autres causes.....	10 %		10 %

Le Professeur COHENDY, au sixième Congrès de l'Aviation de Tourisme des Sociétés Affiliées à l'Aéro-Club, s'est appliqué, de son côté, à faire ressortir dans ses statistiques, la fréquence des accidents survenus au départ ou à l'atterrissage.

Si l'on s'en rapporte au travail de M^{lle} FRENZL, les causes d'accident, d'après les statistiques du Pool allemand, se répartiraient comme suit, pour les années 1923 à 1925 (1) :

(1) M. BLUM, Assurances Aériennes, page 76.

	1923	° 1924	1925
Accidents au départ ou à l'atterrissage.	53,2 %	47,7 %	33 %
Avarie moteur.....	24,3 %	38,0 %	35 %
Circonstances atmosphériques.....	7,5 %	9,5 %	12 %
Fautes navigation.....	6,0 %	4,8 %	17 %
Autres causes.....	9,0 %	4,8 %	3 %

Ces données sembleraient dénoter une fréquence plus grande des accidents survenus au départ ou à l'atterrissage, mais elles peuvent être inexactes, les causes d'accidents étant le fait de circonstances multiples sur lesquelles les experts font, le plus souvent, des hypothèses basées sur des témoignages.

Mais, sans contredit possible, les statistiques présentant le plus d'intérêt pour les assureurs sont bien celles établies par les soins du Bureau Véritas. Ces statistiques sont de beaucoup les plus précises, bien qu'elles ne donnent pas encore toutes les indications que nous désirerions.

Les Experts du Bureau Véritas, MM. VOLMERANGE et SABATIER, ont également fait des travaux statistiques très remarquables sur lesquels nous reviendrons.

Les statistiques du Bureau Véritas classent les accidents survenus en 1928, en treize catégories, savoir :

- 1° Accidents survenus non en service aérien ;
- 2° Accidents survenus au départ ou à l'atterrissage ;
- 3° Perte de vitesse ;
- 4° Acrobaties ;
- 5° Défectuosité de l'avion ;
- 6° Brume ;
- 7° Temps, mais autre que la brume ;
- 8° Collision ;
- 9° Moteur ;
- 10° Incendie ;
- 11° Risque de mer ;
- 12° Navigation ;
- 13° Causes demeurées inconnues.

Ce travail statistique révélait que 49 % des sinistres, pour l'année 1928, étaient consécutifs à des pertes de vitesse et à des accidents de brume, alors qu'aucune perte de vitesse n'avait été constatée au cours de l'année 1927.

Sans nous étendre sur le détail de cette question, il nous semble indispensable de signaler cependant qu'une source nouvelle d'informations a été trouvée dans la création d'un nouvel organisme : le Service Central de la Sécurité Aérienne. Ce service, dont nous aurons l'occasion de reparler dans un chapitre prochain, a été spécialement créé et chargé de l'étude de tous les problèmes intéressant la sécurité.

Mais, indépendamment de la question « sécurité », le service a un autre but qui est d'établir des statistiques des accidents, en se basant sur les résultats des enquêtes qu'il effectue après chaque catastrophe. Sur ce point également, il faut reconnaître que de très grands progrès ont été déjà réalisés (2).

Enfin, il ne faut pas oublier que la question des statistiques a été étudiée et discutée au cours du premier Congrès International de la Sécurité Aérienne. Les membres de ce Congrès se sont, en effet, mis d'accord pour que des statistiques soient établies à l'avenir d'une façon uniforme et suivant les mêmes données. Au cours de ce Congrès, une communication très intéressante a été faite par M. VOLMERANCE, Ingénieur-Expert au Bureau Véritas, en ce sens qu'elle vise spécialement la France et qu'elle

(2) Le service de la Sécurité Aérienne, aurait examiné au cours de l'année 1928 : 170 cas d'accidents ayant entraîné 113 morts et 116 blessés. L'origine de ces accidents se répartirait comme suit :

1°) Les fautes de pilotage auraient entraîné 41 accidents, dont 39 morts et 36 blessés.

2°) Les pannes de moteur suivies de fautes de pilotage auraient entraîné 13 accidents, avec 16 morts et 24 blessés.

3°) Les pannes pures et simples : 22 accidents, dont 6 morts et 17 blessés.

4°) Les défauts du matériel : 9 accidents dont 11 morts et 7 blessés.

a été établie suivant des données certaines (les statistiques dont s'est servi cet expert ayant été établies par les soins du Bureau Véritas, organe absolument indépendant des Compagnies et des constructeurs).

M. VOLMERANCE répartit les causes d'accidents en treize classes :

- 1° Accidents consécutifs à une panne de moteur survenue au départ ;
- 2° A une perte de vitesse ;
- 3° Acrobaties ;
- 4° Défaut du planeur ;
- 5° Défaut du moteur ;
- 6° Incendie ;
- 7° Brume ;
- 8° Phénomènes météorologiques autres que la brume ;
- 9° Collisions ;
- 10° Erreur de navigation ;
- 11° Risque de mer ;
- 12° Causes restées inconnues ;
- 13° Accidents survenus hors des évolutions.

Les deux tableaux A et B, que l'on trouvera ci-après, ont été dressés par M. VOLMERANCE et ont paru dans le compte rendu du Congrès International de Navigation Aérienne, édité par les soins du Comité Français de Propagande Aéronautique.

M. VOLMERANCE a examiné successivement les causes d'accidents survenus sur les lignes de transports publics, au cours des années 1923 à 1929. Il les répartit en accidents matériels et en accidents graves de voyageurs.

L'examen du premier tableau, « casse », accidents matériels sur les lignes de transports publics, fait ressortir que la plus grande partie des accidents, provient encore des pannes de moteur et des défaillances de moteur survenues au départ de l'appareil ; mais la diminution est sensible, puisque de 50 cas d'accidents en 1928, le chiffre est tombé à 32 en 1929, pour la première catégorie, et de 54 à 42 pour la deuxième.

188

(Transports publics exclusivement)

TABLEAU A

1923	31	3	0	2	32	1	4	13	0	1	5	93
1924	38	2	0	3	24	4	4	3	0	3	0	84
1925	30	5	0	3	33	1	5	5	0	0	10	96
1926	16	0	0	0	49	4	8	22	0	0	0	101
1927	17	2	1	0	34	2	9	6	0	0	0	75
1928	50	2	0	4	54	4	18	10	0	2	1	148
1929	32	1	0	1	42	1	11	16	0	0	2	109
Total	214	15	1	13	268	17	59	75	0	6	18	706
Causes	Panne de moteur survenue au départ.	Perte de vitesse.	Acrobaties.	Défaut planeur.	Défaut moteur.	Incendie.	Brume.	Autres phénomènes atmosphériques que la brume.	Collision.	Erreur navigation.	Causes inconnues.	TOTAL.

STATISTIQUES de M. VOLMERANGE du BUREAU "VERITAS"

ACCIDENTS GRAVES DE PERSONNES

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	Total
Panne moteur au départ.	3	0	2	0	2	3	1	11
Perte vitesse.	2	2	3	0	0	0	1	8
Acrobaties.	0	0	0	0	1	0	0	1
Défaut planeur.	1	0	0	0	0	2	0	3
Défaut moteur.	2	2	1	2	1	7	0	15
Incendie.	1	0	0	2	1	1	0	5
Brume.	0	0	2	3	2	4	4	15
Autres phénomènes atmosphériques.	0	0	0	0	0	3	0	3
Collision.	0	0	0	0	0	0	0	0
Erreur navigation.	0	1	0	0	0	0	0	1
Risque de Mer.	0	0	0	1	0	0	1	2
Accidents hors évolution.	0	0	0	2	1	0	0	3
Causes inconnues	0	0	0	0	0	0	1	1
TOTAL.	9	5	8	10	8	20	8	68

La perte de vitesse est également en régression, il en est de même pour les ruptures survenues en cours de vol.

Les accidents consécutifs aux mauvaises conditions atmosphériques figurent également comme cause d'accident pour une notable partie.

Quant aux deuxième tableau, « Accidents survenus aux voyageurs transportés », nous remarquons qu'il correspond également au premier en tous points et que les accidents proviennent le plus souvent de pannes de moteur survenues au départ, de défaillances de moteur et de mauvaises conditions atmosphériques. La proportion n'en est pas énorme ; cependant, nous estimons qu'elle pourrait s'améliorer encore sensiblement ; il n'est pas douteux qu'une amélioration sera constatée dès que la perte de vitesse aura été complètement vaincue et que des moyens de guidage certain, supprimeront l'aléa d'un voyage aérien effectué dans de mauvaises conditions atmosphériques.

Quoiqu'il en soit, les statistiques révèlent des améliorations très nettes du matériel planeur et moteur, puisque l'indice des avaries est passé, suivant le Bureau Véritas, de 17 à 5,2 par million de kilomètres parcourus, et M. VOLMERANCE pense que ce chiffre ira en s'améliorant.

N'oublions pas enfin de rappeler que la C. I. N. A., au cours d'une de ses résolutions, portant le n° 468, a décidé de procéder, à titre d'essai, à l'échange international des statistiques des trafics aériens et, comme l'indique M. BLUM (3), « le seul reproche que l'on puisse faire à ces statistiques, c'est d'être confidentielles et d'être réservées uniquement aux Gouvernements ».

On peut citer encore, pour avoir une vue d'ensemble des pertes aéronautiques, les études de M. DAUTRY, citées également par M. BLUM et ayant fait l'objet d'un rapport sur l'Aéronautique Marchande au Conseil National Economique, concernant uniquement les lignes commerciales françaises :

(3) *Les Assurances Aériennes*, 1930, pages 74 et suivantes.

Années	Morts	Blessés graves	Blessés légers	Totaux
1923..	24	22	12	58
1924..	22	9	19	50
1925..	39	9	31	79
1926..	35	19	22	76
1927..	40	12	24	76
1928..	36	16	32	84
	196	87	140	423

Enfin, puisque nous parlons statistique, il semble intéressant de procéder à une comparaison sur le degré de sécurité présenté par les différents modes de locomotion. Ces renseignements nous ont été donnés par la Chronique des Transports, en date du 24 février 1931. Ils intéressent, sans doute, indirectement notre sujet ; néanmoins, le classement par degré de risque n'est pas si élevé pour l'avion, que certains esprits pourraient le croire :

- 0,8 pour l'avion ;
- 0,2 à 0,3 pour l'auto ;
- 0,015 pour les transports maritimes ;
- 0,003 pour le chemin de fer.

Ces chiffres indiquent le nombre de voyageurs tués, par million de kilomètres passagers. Il est seulement de 0,8 pour l'avion, alors que pour l'automobile, moyen de transport tout à fait au point, il s'élève à 0,3. Notons que la différence n'est pas grande, si l'on tient compte du nombre de voitures en circulation (4).

(4) Nous avons tenté une étude comparative des résultats obtenus par les assureurs, à la suite de l'assurance totale des risques d'une importante Compagnie de Navigation Aérienne au cours des années 1926, 1927, 1928 et 1929. Cette étude semble intéressante pour le sujet que nous traitons.

Il résulte du tableau ci-après, que le nombre des accidents a été très important au cours de ces années d'exploitation. Les deux tableaux concernent les accidents « casse » et les pertes en passagers tués ou blessés, ainsi que les pertes du personnel navigant. Nous ne pouvons citer le

III. — *Enseignements à tirer des statistiques pour les usagers et les assureurs.* — Comme nous l'avons précédemment indiqué, les données que nous fournissent les statistiques sont des plus réconfortantes et aussi des plus utiles pour les assureurs. L'assurance n'est-elle pas d'ailleurs dominée par un principe, la division du risque, la répartition des risques de quelques-uns sur la collec-

chiffre total des indemnités versées par les assureurs, disons seulement, qu'il est si élevé, que ceux-ci n'ont pu faire de bénéfices, puisque cette Compagnie, du jour où elle améliora son matériel, cessa d'assurer ses risques en France et ne tarda pas à devenir son propre assureur.

STATISTIQUE "CASSE"

	1926	1927	1928	1929
Panne moteur.....	5	16	23	7
Mauvais Temps, Brume, Brouillard, Vent....	5	8	8	10
Perte vitesse, Fausse manœuvre au départ...	2	3	4	5
Perte vitesse, Fausse manœuvre à l'atterrissage.	5	3	5	13
Accidents tiers.....		1		
Collision.....			1	
Incendie.....	2			
Non déterminés.....				1
TOTAL.....	19	31	41	36

STATISTIQUE "PASSAGER & PERSONNEL"

	1926	1927	1928	1929
Pilote ou mécanicien tué.....	2	2	3	2
Pilote blessé.....				1
Passager tué.....	4	1	3	
Passager blessé.....	2	1	4	3
Catastrophe.....	1	2	1	1
Tiers.....	1			
TOTAL.....	10	6	11	7

Nous n'avons pu recueillir les données pour l'année 1930 ; disons seulement qu'elles auraient été intéressantes, du fait de l'augmentation de la sécurité.

tivité. Or, à l'origine, les assureurs se trouvèrent devant un inconnu à peu près complet, aucune expérience du risque n'existait, ni aucune donnée sur sa périodicité. C'est la raison pour laquelle les assureurs furent les premiers à vouloir créer des statistiques, permettant de comparer les exploitations, les appareils en service et aussi les qualités des pilotes et des mécaniciens. Cet effort devait être salutaire, mais il n'aboutit pas facilement. Les assureurs rencontrèrent, en effet, de nombreuses difficultés auprès des Compagnies de Navigation Aérienne, ainsi qu'auprès des services publics de l'Etat. Ces résistances s'expliquaient pourtant d'autant moins que c'est l'étude et la comparaison des causes d'accidents, qui permettront leur raréfaction et la disparition certaine de tout un ensemble de cas.

Comment expliquer les difficultés rencontrées ? D'abord, il faut dire que les exploitants craignaient les conséquences fâcheuses que la publicité pourrait créer auprès du public, ce dernier pouvant comparer les résultats de deux exploitations concurrentes et préférer la ligne plus favorisée. Quant aux gouvernements, ils ne semblaient pas non plus montrer beaucoup d'empressement, peut-être pour éviter des comparaisons entre les résultats d'une aéronautique commerciale bien étudiée et bien dirigée et ceux, hélas ! beaucoup moins brillants de leur aéronautique militaire, bien que la comparaison ne puisse se faire, les buts n'étant ni les mêmes, ni les moyens comparables.

En France, les assureurs ne tardèrent pas à avoir recours à un service officiel créé par le gouvernement : le Bureau Véritas qui, chargé des enquêtes, était tout qualifié pour déterminer les causes des accidents, leur nombre et, par là, pour les classer en différentes catégories. Grâce au concours du Bureau Véritas, les assureurs renseignés sur l'étendue du risque, purent établir plus facilement leur tarification, en se basant sur quelque chose de plus certain et de plus technique, et non plus sur une appréciation purement personnelle, comme ils pratiquaient au début.

Indépendamment du Bureau Véritas, nous avons cité précédemment l'aide apportée aux assureurs, par le Service Central

de la Sécurité Aérienne. Il faut espérer beaucoup de cet organisme, qui permettra à la statistique, de faire de réels progrès.

D'ailleurs, les difficultés rencontrées s'estompent heureusement maintenant et l'exemple donné par le premier Congrès International de la Sécurité Aérienne, demeure des plus réconfortant. L'un des buts de ce Congrès n'est-il pas d'arriver à une entente internationale sur les questions de statistiques. Ce Congrès a émis notamment le vœu que chaque pays publiât un résumé officiel des statistiques d'accidents survenus dans son aviation civile, faisant ressortir les risques réduits des transports aériens. On ne peut nier, en effet, que la connaissance exacte du degré de sécurité que présente déjà la navigation aérienne, sera de nature à augmenter la confiance du public. C'est une des raisons pour laquelle le Congrès demandait instamment l'unification des statistiques d'accidents, une étude méthodique ne pouvant se faire en leur absence.

Avec un tel programme, il est permis d'espérer des résultats et surtout l'élaboration de statistiques certaines, qui ne seront pas jalousement conservées comme celles dont disposèrent à l'origine les assureurs. Il ne faut pas oublier, en effet, que l'intérêt en cause dépasse l'intérêt national. Chaque question concernant la sécurité aérienne est maintenant posée sur le terrain international.

Mais si l'étude des statistiques est intéressante, encore faut-il savoir en tirer les enseignements qu'elle comporte. Pour ce faire, il faut tenir compte de multiples éléments de différenciation (type de l'appareil, nombre de moteurs, nature de la construction et de l'utilisation, parcours et chargement habituels, circonstances atmosphériques courantes).

Les assureurs ne possèdent pas actuellement toutes les données suffisantes, celles-ci ne se répartissant que sur quelques années d'exploitation. Ce ne sera que dans une vingtaine d'années, lorsque les types d'appareils seront unifiés, que les statistiques donneront des indications exactes aux assureurs, la plupart des statistiques actuellement dressées, ne tenant

compte ni du nombre des moteurs, ni de la vitesse de l'appareil, ni du but visé par l'exploitation. Enfin, elles ne tiennent compte ni du nombre de voyageurs transportés, ni du parcours effectué.

Peut-on comparer, par exemple, l'exploitation d'une ligne équipée d'appareils anciens et rapides avec celle équipée d'appareils modernes, mieux éprouvés et spécialement construits, à une fin commerciale.

Un exemple probant se trouve dans une de nos grandes Compagnies, qui ne put s'équiper d'appareils modernes, qu'après avoir quitté l'emprise de certains constructeurs se trouvant plus ou moins intéressés à son exploitation. Malheureusement, les assureurs doivent tabler sur les résultats obtenus, et ceux-ci sont la conséquence de taux peut-être élevés, eu égard aux résultats et aux améliorations techniques obtenues ces dernières années par l'utilisation d'un matériel nouveau, d'une robustesse éprouvée et muni d'appareils de navigation permettant de continuer un vol malgré de très mauvaises conditions atmosphériques. L'exemple de la Compagnie dont nous parlions tout à l'heure, est typique : cette Compagnie utilisait jusqu'à ces dernières années, des appareils d'un type militaire transformé, et c'est en se basant sur ce matériel que les assureurs tablaient pour le calcul de leurs primes. C'est pourquoi ceux-ci se trouvèrent un peu pris au dépourvu, lorsque le matériel changea et que les appareils FOCKER furent utilisés. Les assureurs ne pouvaient, du jour au lendemain, diminuer leur taux de prime, alors surtout que l'expérience des années passées avait été désastreuse.

Nous examinerons d'ailleurs cette question d'une manière plus détaillée, lorsque nous arriverons à l'étude des risques aériens.

De tout ce qui précède, se dégage une conclusion, c'est que l'aviation commerciale en est encore à sa naissance, puisqu'elle n'est rentrée dans une phase active qu'en 1924. Il est donc difficile de tirer des enseignements sur les données statistiques des premières années pendant lesquelles, il faut le reconnaître, les exploitants étaient obligés de tâtonner. Les résultats des exploi-

tations peuvent changer d'une année sur l'autre et il est des Compagnies qui furent plus favorisées les unes que les autres. Mais il faut noter que l'exploitant sera toujours à la merci d'une catastrophe imputable au Risque de l'Air, qui entraînera malheureusement un nombre de victimes d'autant plus grand que les appareils seront plus perfectionnés. N'oublions pas, en effet, que la formule de l'avenir réside dans l'appareil gros porteur et que d'ores et déjà, les Allemands ont fait des essais d'un avion Super-Dornier, capable d'emmener cent passagers. Ce type d'appareil sera certainement utilisé d'une façon courante dans une dizaine d'années, mais à cette époque, le Risque de l'Air pour réduit qu'il soit, subsistera toujours dans une certaine mesure.

Quant aux années d'avant-guerre, on ne peut tabler non plus sur elles, car il ne pouvait s'agir, à cette époque, d'une exploitation commerciale. On ne peut faire non plus entrer en ligne de compte, les données relevées pendant la guerre, le facteur important n'étant pas le facteur « Sécurité », mais bien plus, le facteur « Vitesse » et « Maniabilité ».

Le Bureau Véritas a dressé, depuis 1923, une statistique « Pertes » avec indice par million de kilomètres-passagers parcourus. Cette statistique révèle une augmentation de pertes, mais elle correspond à une augmentation sensible du trafic. Ceci fait donc paraître en définitive une augmentation du facteur « Sécurité ».

Quoiqu'il en soit, l'aviation entre maintenant dans une phase active et les quelques statistiques que nous avons révèlent que le trafic augmente de jour en jour sur nos lignes commerciales ; malheureusement, il est regrettable de constater que c'est l'élément étranger qui constitue la majeure partie des passagers utilisant nos avions.

Les indications que nous donnons ci-après, concernent la ligne Paris-Londres. Elles donneront une idée au lecteur de l'augmentation du trafic, tant en passagers, qu'en kilomètres parcourus :

	PASSAGERS	KILOMÈTRES PARCOURUS
1919.....	340	150.000
1920.....	2.711	419.500
1921.....	3.482	672.300
1922.....	2.567	604.728
1923.....	3.850	549.775
1924.....	5.677	515.000
1925.....	7.782	614.749
1926.....	7.751	852.736
1927.....	7.713	1.187.473
1928.....	11.889	1.352.153
1929.....	17.069	1.861.393
	70.831	8.720.206

L'aviation devient une réalité. Malheureusement, il faut reconnaître que la France n'est pas éminemment propice aux voyages aériens, les distances étant courtes et les réseaux de communication par fer extrêmement bien organisés.

L'avenir nous dira si la formule d'expansion allemande pourra donner en France les mêmes résultats. Nous en doutons toutefois, étant donné l'état financier des Compagnies et aussi, le manque du « sens de l'air » que nous avons constaté.

CHAPITRE III

La Recherche de la Sécurité Le Congrès International de la Sécurité aérienne

- I. — Progrès réalisés par la technique aéronautique. — L'initiative privée. — Solutions proposées au Risque de l'Air. — L'entente internationale.
- II. — Le service de la Sécurité Aérienne française. — Son importance pour l'avenir aéronautique de la France.
- III. — Le Congrès International de la Sécurité Aérienne. — Son but, ses résultats, son caractère d'entr'aide internationale. — L'enseignement à en tirer.

I. — *La recherche de la sécurité et le Risque de l'Air.* — L'avenir de l'aviation est beaucoup plus lié au développement de la sécurité de la navigation aérienne, qu'à la vulgarisation du sens de l'air. C'est l'avis de M. PEYRONNET DE TORRES et c'est également le nôtre. En effet, tout dans la nouvelle locomotion, semble être conditionné actuellement à l'amélioration de la sécurité.

« Rien, comme l'indique M^e Jacques COUSIN, dans le principe du plus lourd que, l'air, ne condamne l'aviation à être le moins sûr des moyens de transport, bien au contraire, il a pour lui un avantage sans pareil. En effet, l'avion ne roule pas sur des organes mécaniques qui peuvent gripper ou casser comme

les roues, les essieux ou les ressorts, mais repose sur l'air par l'intermédiaire d'une charpente rigide analogue à un pont de chemin de fer et qui, lorsque la technique sera au point, présentera la même sécurité. »

C'est bien pourquoi toutes les comparaisons que l'on peut faire entre les véhicules terrestres et la machine volante, sont à l'avantage de la locomotion aérienne, qui n'est pas rivée à la terre et peut par là, prétendre aux plus grands avantages, c'est-à-dire, à ce que notre esprit a encore peine à imaginer : des vitesses futures et réalisables de l'ordre de 500 à 1.000 kilomètres à l'heure.

Nous avons montré précédemment, quels étaient les principaux ennemis du voyageur aérien et nous avons cité parmi ceux-ci : la perte de vitesse, la brume, le brouillard et l'incendie, tout en faisant remarquer que la perte de vitesse (1), est sans contredit, l'élément constitutif du Risque de l'Air, bien que le phénomène de la perte de vitesse puisse être la conséquence de deux faits : panne de moteur et faute de pilotage.

On sait qu'une lutte sans merci a été entreprise contre ces ennemis des navigateurs aériens et que déjà des résultats surprenants ont été obtenus, grâce aux perfectionnements apportés par nos techniciens et à l'expérience de nos pilotes.

a) *Lutte entreprise contre la perte de vitesse.* — Dès juin 1930, l'Association Française Aérienne et le Comité Français de Propagande Aéronautique, se sont mis d'une façon tout à fait active à l'étude de la perte de vitesse qui entraînait chaque année tant de morts d'hommes et des plus qualifiés, les meilleurs pilotes pouvant se laisser surprendre en vol (2).

(1) Nous nous excusons des données techniques qui vont suivre, mais nous les estimons utiles, pour l'étude que nous avons entreprise.

(2) Les statistiques indiquent, nous le rappelons, que 90 0/0 des accidents ayant entraîné la perte de personnes proviennent par part égale de la perte de vitesse, du brouillard et de l'incendie, les 10 0/0 restants étant la conséquence de faits encore indéterminés ou de panne.

Cette initiative était d'autant plus louable que l'aviation de tourisme commençait à se vulgariser dans notre pays et qu'un grand nombre de jeunes pilotes allaient être brevetés dans les différentes écoles.

Nous allons examiner les solutions préconisées et les résultats obtenus. Ils sont des plus brillants puisque d'ores et déjà on est parvenu à rendre moins fréquents les cas où les catastrophes se produisaient.

Nous rappelons que nous avons exposé précédemment le mécanisme du phénomène aérodynamique appelé « perte de vitesse ». Examinons maintenant quelques moyens mis en œuvre pour en éviter la fréquence.

Parmi les méthodes préconisées, on doit citer l'Aile à fente et la Girouette Constantin (3).

L'Aile à fente. — Il s'agit d'une invention de M. CONSTANTIN.

Ce dernier a constaté qu'on pouvait améliorer les caractéristiques aérodynamiques des profils d'ailes en évitant ou en reculant le décollement aux grandes incidences des filets d'air sur le dos de l'aile, décollement qui amène une rupture d'équilibre et fait reculer le centre de pression.

Pour ce faire, on a placé à l'avant du bord d'attaque de l'aile un volet, une fente longitudinale. Grâce à ce volant, le courant d'air s'améliore, étant obligé de suivre la courbure de l'aile même lorsque celle-ci présente un angle anormal.

Le principe de l'aile à fente inventée par M. CONSTANTIN a été mis au point par une maison anglaise : la Société HANDLEY-PAGE, qui l'a adapté sur ses appareils. C'est grâce à ces dispositifs que les avions de cette marque ont remporté la première place au Congrès Guggenheim qui s'est tenu aux Etats-Unis.

Dans les appareils HANDLEY-PAGE et dans les « MOTHS », l'aile à fente est automatique, c'est-à-dire que la fente s'ouvre quand

(3) Il y a cependant d'autres systèmes tels que l'autogire, la torsion négative de l'aile et surtout l'entraînement des pilotes au vol à voile.

l'aéronef prend un angle d'incidence dangereux ; par contre, elle s'affaisse lorsque l'avion vole normalement (4).

La Girouette Constantin. — L'autre système préconisé contre la perte de vitesse est un système basé sur le mécanisme de la girouette.

On sait que pour voler avec sécurité, il suffit de ne pas dépasser une certaine incidence au delà de laquelle apparaissent les phénomènes dangereux précédemment expliqués.

L'appareil de M. CONSTANTIN est une girouette perfectionnée indiquant à chaque instant la direction des filets d'air par rapport à l'aile. L'angle d'attaque est indiqué au pilote au moyen soit de signaux visuels (cadran lumineux ou aiguille), soit de signaux sonores (klaxon) ou tactiles (réaction sur les commandes de profondeur).

Cet appareil, qui a été perfectionné par M. CONSTANTIN, est déjà adopté sur un certain nombre d'avions de tourisme et présente des avantages certains sur l'appareil SAVAGE-BRANSON d'un type similaire (5).

Cet appareil remarquable, rétablit automatiquement l'avion et le remet en ligne de vol, ce qui évite les conséquences graves

(4) Tout le procédé de l'aile à fente peut se résumer dans le fait que le courant d'air créé sur l'aile à fente évite les décollements, permet à la poussée de continuer à s'exercer jusqu'à des angles d'incidence très élevés, les tourbillons qui se produiraient en son absence étant pour ainsi dire complètement laminés.

(5) Il faut reconnaître cependant que l'aide que cet inventeur a rencontrée n'a pas toujours été aussi complète que celle qui eut été à désirer. Rappelons en effet que c'est grâce à des capitaux américains que M. CONSTANTIN a pu équiper un avion avec ses appareils. A ce sujet, le journal *Les Ailes*, du 22 octobre 1931, rapporte ces paroles prononcées le 15 décembre 1928 par M. CONSTANTIN, devant la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale : « Une des plus grandes tristesses de ma vie est de n'avoir eu ni assez d'autorité personnelle pour imposer la vérité aux officiels responsables, ni assez de force persuasive pour réunir les moyens matériels nécessaires à des démonstrations irréfutables. De cette impuissance sont morts des centaines et des centaines de jeunes gens... ».

qui pourraient résulter d'une mauvaise manœuvre. Ce système rend l'appareil dans une position de stabilisation automatique, l'« avion girouette », empêchant toute amplitude exagérée donnée par le pilote, ou qui serait la conséquence d'un coup de vent ou de phénomènes atmosphériques.

Il n'est pas douteux que cet appareil mis au point, la perte de sustentation sera pour ainsi dire, supprimée.

b) Lutte contre le brouillard, l'incendie en vol, et le capotage et autres causes d'accident.

Nous n'ajoutons que quelques mots sur les recherches qui ont été effectuées, pour pallier à ces différentes causes d'accident.

La sécurité en vol sera accrue par l'emploi de poli-moteurs, qui transformeront la panne de moteur en un simple incident de vol ; la formule de l'avenir semble résider dans l'emploi du tri-moteur, qui permet de prolonger sans danger de vol.

Quant au brouillard, qui actuellement reste l'un des plus terribles ennemis de la navigation aérienne et contre lequel on ne peut lutter directement, la solution en est plus difficile. Le mieux n'est-il pas de différer un départ, lorsqu'une zone de brouillard est indiquée, ou encore de n'effectuer le parcours que si le pilote doit connaître parfaitement tous les incidents de route. Il va de soi, qu'un tel voyage ne peut cependant s'effectuer qu'avec des instruments de bord permettant la navigation sans visibilité.

En outre, pour les équipages surpris en cours de navigation par le brouillard, la T. S. F. peut leur rendre de grands services en prolongeant leur vue défaillante. A ce sujet, on utilise déjà les ondes sonores, ce qui permet à un appareil de voler sans visibilité correctement avec un seul moteur.

Enfin, le risque d'incendie est lui-même bien près d'être supprimé. Des recherches ont été effectuées déjà par les différents services techniques et il n'est pas douteux qu'avant peu, un carburant moins dangereux que l'essence, sera utilisé. Nous rappelons pour mémoire, que la Compagnie AIR-UNION a déjà fait des essais sur le parcours Paris-Londres, avec un carburant inin-

flammable. Une communication a été faite à ce sujet au Congrès de la Sécurité Aérienne, par M. BARDEL, Directeur technique de cette Compagnie (Essence de sécurité FERRIER).

Lorsque tous ces problèmes seront résolus, l'avion sera certainement le plus sûr des moyens de transport. Il ne gardera que les accidents du voisin.

Pour conclure, nous devons dire que si les réalités sont modestes, les possibilités de l'aéronautique demeurent infinies. Nous sommes actuellement en pleine progression et nous pouvons dire que la France contribue pour une grande part à l'essor de l'aéronautique. Les indications qui vont suivre, en sont une évidente confirmation (6).

II. — *Le Service de la Sécurité Aérienne Français.* — Indépendamment de l'initiative privée, il faut reconnaître qu'un effort des plus méritoires a été tenté par les services officiels du Gouvernement. M. Laurent EYNAC, qui a été le premier ministre de l'Air, s'est en effet rapidement rendu compte de l'importance capitale du problème de la sécurité et aussi, de la réalité des critiques soulevées par des accidents répétés. C'est pourquoi, par un arrêté du 13 avril 1929, il créa dans son ministère, un service spécial, chargé de l'étude de la sécurité, d'où son nom de « Service Central de la Sécurité Aérienne ». Ce service, qui a été le premier créé en Europe et qui, depuis, a été imité dans différents pays, a été placé sous la direction d'un spécialiste de ces questions, M. l'Ingénieur BRUNAT. Il a pour objet, l'établissement de statistiques sur des bases uniformes de tous les accidents d'aviation. Il doit en outre effectuer sur chaque

(6) La recherche de la sécurité a produit déjà d'heureux résultats en France. Que dire de ceux obtenus aux Etats-Unis où le risque de mort pour un passager (selon un rapport de l'Acturial Society of America) est passé de 1 pour 4.000 en 1928, et de 1 pour 10.000 en 1929, à 1 pour 17.000 en 1930. Il nous semble qu'une telle statistique se passe de commentaire !

accident une expertise sur place, ayant pour but d'en déterminer les causes et les circonstances et surtout, de tirer un enseignement permettant d'en éviter le renouvellement.

Ce service est donc appelé à être des plus utiles à la cause aéronautique. Malheureusement, on peut redouter qu'il n'ait pas l'indépendance, qui lui serait nécessaire pour la mission qui lui incombe.

Nous avons déjà parlé du concours apporté par ce service dans la recherche de la sécurité. Nous ne reviendrons pas sur cette question, ayant l'occasion d'en parler dans le paragraphe qui va suivre.

III. — *Le Congrès International de la Sécurité Aérienne.* — Savoir étudier un accident, en déterminer les causes, l'origine, chercher le remède qui s'opposera à sa répétition, c'est déjà quelque chose, et nous n'ignorons pas avec quels soins le service de M. BRUNAT remplit son rôle. Mais il y a plus. Il faut, lorsque le remède a été trouvé, et l'on n'y parvient souvent que par tâtonnements, l'appliquer à tous ; seul, un congrès international pouvait le faire.

Comme l'indiquait dans une brochure de présentation au Congrès, une personnalité du monde aéronautique, « aux actions éparses, tendant à la plus grande sécurité, il faut substituer l'action réfléchie et coordonnée. Il est désirable que les techniciens, les spécialistes de chaque nation prennent contact périodiquement, échangent les résultats de leurs travaux, affrontent leurs vues sur chacun des problèmes posés par les accidents, afin que s'en dégage un enseignement permettant l'application par les nations retardataires des progrès réalisés par les nations techniquement mieux outillées, ainsi que l'orientation des recherches dans chacune des voies les plus susceptibles de résultats ».

C'était là, en quelques mots, tout le programme du Congrès International de la Sécurité Aérienne, dont l'importance devait être grande pour la recherche de la sécurité.

Ce Congrès fut provoqué en grande partie par le Comité

Français de Propagande Aéronautique, sous l'initiative du Maréchal LYAUTEY et aussi et surtout par notre Ministre de l'Air qui, en créant le Service de la Sécurité Aérienne, aiguilla le problème sur des données nouvelles.

Ce Congrès s'est réuni à Paris, à la Salle d'Iéna, le 10 décembre 1930, et ses réunions se sont poursuivies jusqu'au 23 décembre 1930. Vingt-six pays (7) furent représentés « dans ce grand Meeting International ». C'est dire l'intérêt porté par le monde entier à la question de la sécurité.

Les pilotes d'essais et ceux des lignes parmi les plus qualifiés, les personnalités du monde aéronautique, les techniciens du Ministère de l'Air, les maisons de construction aéronautique, les personnalités marquantes du monde scientifique, collaborèrent au Congrès. Ceci explique que l'on arriva à constituer 12 commissions (8) et qu'il y eut plus de 300 communications, alors que 150 seulement avaient été prévues.

Les principales communications de ce Congrès concernant « la navigation aérienne plus sûre », vont être publiées en cinq volumes par les soins du Comité Français de la Propagande Aéronautique. Deux de ces volumes sont déjà parus à notre connaissance et ceux qui s'intéressent au perfectionnement de

(7) Ce furent la Belgique, la Bolivie, le Canada, le Chili, la Colombie, l'Egypte, les Etats-Unis, la Finlande, la Grande-Bretagne, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lithuanie, la Lettonie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Tchécoslovaquie, la Turquie, le Venezuela, la Yougoslavie.

(8) Les douze commissions étaient réparties comme suit :

1° Organisation générale de la sécurité dans les différents pays. — 2° Matériaux. — 3° Planeur. — 4° Groupe moto-propulseur. — 5° Navigation et route aérienne. — 6° Météorologie et aérologie. — 7° Instruments de contrôle, de navigation et de radio-communication. — 8° Applications pratiques. — 9° Physiologie de l'aviateur et questions médicales. — 10° Personnel navigant et technique, enseignement, écoles de pilotage. — 11° Moyens de secours, de protection et de sauvetage. — 12° Aérostation, ballons libres et dirigeables.

la locomotion aérienne, y trouveront, à n'en pas douter, les renseignements les plus précis et les plus utiles.

Buts du Congrès. — Les principaux étaient les suivants :

- a) Etude de toutes les questions scientifiques et techniques touchant la sécurité aérienne.
- b) Examen de toutes les recherches intéressant l'application de la sécurité aux diverses branches de l'activité aérienne.
- c) Toutes les questions de documentation et de statistiques permettant de faire connaître, dans la presse, l'accroissement de la sécurité aérienne.
- d) D'une manière générale, toutes les questions intéressant la sécurité aérienne et les moyens de hâter sa progression.

Organisation. — Indépendamment des séances où les communications furent présentées, il avait été organisé des visites d'usines (Hispano, Potez, Lioré-Olivier). En outre, des démonstrations pratiques furent effectuées sur le terrain d'aviation d'Orly, où tous les dispositifs de sécurité furent présentés aux membres du Congrès. Parmi les démonstrations les plus intéressantes, il y a lieu de citer les expériences de pilotage sans visibilité, celles concernant la méthode ROUGERIE, celles de l'avion à ailes à courbure variable LACHASSAGNE, celle du POTEZ à bec de sécurité, celles du FARMAN à Girouette CONSTANTIN ; enfin, il ne faut pas oublier la présentation d'un avion de l'AIR UNION employant un carburant ininflammable (système BARDEL), ni les démonstrations probantes de l'appareil à fentes, qui montrèrent les progrès réalisés en matière de perte de vitesse.

Les résultats. — Les statistiques révèlent une augmentation de 10 % environ de la sécurité pour les années 1928 et 1929. Il n'est pas douteux que les enseignements tirés du Congrès, vont encore accroître ce pourcentage. Le Congrès, qui a constitué le premier pas dans la voie de l'internationalisation, jouera un rôle capital dans l'histoire de la navigation aérienne. En effet, jusqu'à ce Congrès, les problèmes essentiels à l'aviation, étaient étudiés isolément dans chaque pays et on s'efforçait de trouver la

solution qui, trop souvent, n'était que partielle. Maintenant, on peut espérer qu'une ère de coopération suivra, où les nombreux techniciens confronteront leurs points de vue, tout en bénéficiant mutuellement de leur expérience. Cette politique ne pourra qu'entraîner des solutions satisfaisantes, et on peut espérer que l'aviation rentrera maintenant dans une période de réalisations pratiques.

Critique. — On peut toutefois reprocher à ce congrès de n'avoir examiné qu'une face de la question, le côté matériel. Il a, en effet, semblé négliger systématiquement tout ce qui concerne le contrôle et la surveillance de la fabrication, la police aérienne, les assurances. Il n'a vu que la sécurité, et dans la sécurité, un problème technique, alors qu'actuellement, avec les derniers progrès de la science, c'est surtout le problème législatif et juridique qu'il ne faut pas perdre de vue.

Seul l'avenir nous dira si nos espérances se réaliseront. Pour le moment, qu'il nous suffise de dire qu'un premier résultat est acquis : c'est que le Congrès a permis de tirer des enseignements en ce qui concerne la perte de vitesse et que déjà des vies humaines sont épargnées, grâce aux dispositifs dont sont munis un grand nombre d'appareils.

CHAPITRE IV

La Responsabilité du Transporteur Aérien et le régime des Clauses limitatives de responsabilité et d'exonération

- I. — Le Risque de l'Air et le Risque Maritime. Parallèle entre les deux modes de locomotion et conséquences à en tirer du point de vue responsabilité.
- II. — Responsabilité du Transporteur : responsabilité contractuelle ou délictuelle (ou quasi délictuelle).
- III. — Les clauses d'exonération et les clauses limitatives : *a)* étude des clauses d'exonération et limitatives. — *b)* précédents terrestres et maritimes. — *c)* application à la navigation aérienne : 1° régime antérieur à la Loi du 31 mai 1924 ; 2° régime de la loi du 31 mai 1924. Etendue de la clause et application ; 3° régime futur et international. Système des Conventions futures (la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929. — *d)* évolution de la jurisprudence depuis l'origine à nos jours. Examen des principaux cas de Risque de l'Air soumis à l'appréciation des Tribunaux et de la Cour de Cassation.

1° *Le Risque de l'Air et le Risque Maritime.* — L'appareil est parti par beau temps ; les prévisions sur la ligne étant satisfaisantes, le pilote a pris de la hauteur. Rapidement la plaine a été dépassée et l'avion aborde maintenant les premiers contre-forts de la montagne, quand tout d'un coup, le temps se couvre

et bientôt l'aviateur se trouve entouré dans une masse nuageuse qui lui cache le sol et ne lui permet d'entrevoir que difficilement l'extrémité de ses deux ailes.

Confiant dans ses appareils de bord, le pilote continue à naviguer, suivant les méthodes habituelles, lorsque soudain l'un des moteurs présente des signes de défaillance, des ratés se produisent, bientôt une des hélices s'arrête. Le vol se poursuit néanmoins, mais l'appareil perd rapidement de l'altitude. Trompé par le mauvais temps, le pilote ne peut apercevoir la cime d'un bois qu'il survole. Son aile accroche un arbre ; c'est la chute rapide et l'écrasement au sol.

Ne croyez pas qu'il s'agisse d'un fait exceptionnel. C'était une chose qui se produisait de temps à autre, avant la mise en application des méthodes de navigation que nous avons citées, telle la méthode ROUGERIE et aussi, au fait que maintenant les Compagnies utilisent de préférence des avions tri-moteurs.

Il est certain qu'un tel accident présente des similitudes avec une catastrophe maritime, où le capitaine seul maître à bord agit au mieux, toute sa confiance résidant dans les indications que peut lui donner la T. S. F., son navire étant perdu dans la brume.

C'est là l'une des raisons pour laquelle certains ont pensé faire un rapprochement entre la mer et l'air, entre le droit maritime et le droit aérien. Et cette comparaison, ils l'ont basée sur la similitude des mots employés : « le milieu mouvant dans lequel navigue l'aéronef, la personnalité croissante qu'il tend à prendre de jour en jour, l'indépendance de celui qui en assume la direction, les risques immenses courus de concert par les passagers et l'équipage. Tout cela ne se présente-t-il pas à l'esprit comme déjà vu, pour permettre de tirer de celui de ces deux droits qui a pour lui l'ancienneté de l'expérience, les éléments destinés à former les bases du jeune droit aérien ».

Les similitudes que l'on rencontre dans les deux modes de locomotion, n'ont pas cependant convaincu l'unanimité des auteurs. Certains considèrent, en effet, et non sans raison, pen-

sons-nous, qu'il est absolument inadmissible de faire cette comparaison.

Etant donné les personnalités qui soutiennent et combattent cette thèse, nous allons examiner les deux points de vue, pour nous faire une idée de cette question.

A) *Thèse des partisans.* — Il faut reconnaître que le point de vue de ceux qui prétendent comparer les deux risques, a été chaudement défendu, en France notamment.

Un professeur de la Faculté de Droit, M. Georges RIPERT, dont les ouvrages sur le droit aérien sont déjà nombreux, a été un des fervents défenseurs de cette opinion. « Seul, à mon avis, un rapprochement constant avec le droit maritime, peut, bien entendu avec des oppositions nécessaires, permettre de poser les problèmes et de trouver les solutions. »

Par ailleurs, M. RIPERT n'a-t-il pas dit : « Les mots eux-mêmes imposent la comparaison, l'appareil porte le nom « aéronef » et ses vols sont appelés « navigation aérienne ».

Toutefois, M. RIPERT reconnaît que la Navigation Aérienne commande des distinctions : « C'est justement parce qu'elle ne saurait échapper aux lois, que l'aviation en réclame qui lui soient propres. »

« Le droit aérien doit être *sui generis* et ne doit être copié, ni sur le droit maritime, ni sur la réglementation de l'automobilisme. Si l'on veut, néanmoins, parfois chercher des analogies, c'est encore vers le droit maritime, qu'il est plus exact de se retourner. »

Parmi les autres auteurs qui se sont intéressés également à cette question, il faut citer M. BATTIGNE, qui a fait une étude comparative, très intéressante, sur la responsabilité des Compagnies de Navigation Aérienne.

« Tout d'abord, dans l'un comme dans l'autre de ces moyens de locomotion, le voyage peut être interrompu par suite des conditions atmosphériques et le seul juge à bord reste le pilote ou le capitaine, et non le propriétaire de l'avion ou l'armateur.

« De plus, alors que le navire immobilisé par suite d'un

accident, ou d'un incident de route, peut rester sur place en mer, en l'air la situation est toute particulière. L'avion quitte un élément pour un autre, et si la force motrice lui fait défaut, la force de l'inertie le ramène au sol. C'est là, il faut le reconnaître, la cause initiale de la plupart des catastrophes que nous constatons.

« Enfin, on relève une singulière similitude dans l'énonciation des termes sur bien des points : une terminologie semblable peut prêter à une assimilation entre les deux modes de transport. Un point est certain : mieux vaut comparer ciel et mer, que ciel et terre. »

Quant aux textes législatifs, ils présentent des analogies pour le moins surprenantes et de nature à retenir l'attention.

Ainsi, le décret du 27 décembre 1913, a réglementé, dans l'article 1^{er}, le permis de navigation, dans l'article 3, le certificat de navigation, dans l'article 8, le livre de bord, dans les articles 19 et 20, les escales, enfin, l'article 15, traite des feux et des signaux.

Le décret du 21 novembre 1918 portant réglementation de la navigation aérienne indique la nécessité d'un *pilote* à bord (article 8), l'obligation d'un livre de bord (article 2). Le décret du 8 juillet 1920 fait mention également, du certificat de navigabilité (article 7), des passagers, du connaissance et du manœuvre, du livre de bord, de navigation aérienne dans l'article 12 ; enfin, de la qualité du pilote dans l'article 19.

Le *traité de Versailles* contient des dispositions conclues et acceptées par les représentants de vingt-huit peuples de l'Ancien et du Nouveau Continent. Les articles 313 et 320 de cet instrument diplomatique sont consacrés à la navigation aérienne. L'article 317 parle des certificats de navigabilité. Les articles 303 b et 319 des aéronefs, enfin, l'article 319, des feux et signaux.

Quant à la convention internationale du 13 octobre 1919, qui est certainement la première convention régissant la navigation aérienne, nous y trouvons aussi de nombreux points de similitude, quant à la terminologie et aux mesures de sauvetage.

Ainsi, l'article 11 précise la nécessité du certificat de navigabilité, l'article 19 les pièces indispensables pour le transport des passagers et des marchandises (connaissement, manifeste et chargement, livre de bord, liste des passagers), l'article 23 les mesures de sauvetage des avions sinistrés en mer, suivant les règles du droit maritime. L'annexe B. de cette même convention, traite des certificats de navigabilité, l'annexe C. des livres de bord, l'annexe D. des feux et signaux, enfin l'annexe E. des conditions pour l'obtention des brevets de pilotes ou de navigateurs.

La loi elle-même du 31 mai 1924, qui constitue encore notre Code de l'Air, présente aussi les mêmes points de rapprochement avec le droit maritime. Ainsi, l'article 15, traite des conditions de la saisie et de la vente forcée de l'aéronef, suivant la loi du 5 juillet 1917, sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque, l'article 32, de la nécessité de l'immatriculation et de la délivrance du certificat de navigabilité pour tous appareils aériens, l'article 38, des certificats de navigabilité et licences des pilotes, l'article 40, du manifeste de chargement, l'article 42 de la clause d'exonération (si similaire aux clauses de connaissement), l'article 44, du droit de jet pour le pilote, l'article 48 du droit d'exonération du transporteur pour les passagers, l'article 51, des feux et signaux, l'article 58, du droit au départ, l'article 59, du délai de trois mois pour déclaration de l'absence, l'article 62, des sanctions du défaut de pièces, l'article 79, des sanctions quant à l'absence du certificat de navigabilité.

Les mêmes similitudes se trouvent dans les textes internationaux. Il semble donc, que la plupart des juristes du monde entier, soient d'accord pour comparer les deux risques, pour ramener le droit aérien, au droit maritime.

B) *Thèse des adversaires.* — Si une comparaison peut se faire, en une certaine mesure, entre le Risque Maritime et le Risque de l'Air, il faut néanmoins remarquer, que même M. RIPERT, reconnaît que l'aviation doit posséder un droit à elle, « des lois qui lui soient propres ».

C'est bien l'avis de M. DE LAPRADELLE, également professeur à la Faculté de Droit et, de plus, expert juridique aérien pour la France : M. DE LAPRADELLE, dans une de ses conférences à la Société Législative, déclarait : « qu'il considère comme une erreur, de partir du droit maritime, l'ambiance étant, en effet, toute différente : d'un côté la mer, de l'autre l'air ; d'un côté, l'on a à faire à un problème à deux dimensions, de l'autre, à un problème à trois dimensions ». Et la conclusion était qu'il ne fallait pas baser un rapprochement sur des similitudes de terminologie, auquel on ne doit accorder qu'une importance relative.

En l'espèce, en effet, il s'agissait de l'adoption de mots à un risque nouveau.

M. TISSOT, que nous avons déjà cité, a émis des prétentions du même ordre. Pour lui, le risque aérien présente une notion toute spéciale, ne permettant aucune comparaison possible.

Sans doute, l'avion a suivi la même évolution que le navire et il tend à transporter de plus en plus, un plus grand nombre de passagers. Le *D.O.X.* allemand, à 160 passagers, n'est-il pas une réalité ? mais la même évolution a été constatée dans tous les moyens de transport. Il ne s'agit, en définitive, que d'une question de rendement, conséquence du progrès.

Un autre auteur très connu par ses études sur l'assurance aérienne et le délaissement, M. Robert HOMBURG, a déclaré également : « L'affectation même de l'aéronef, le différencie du navire, la navigation aérienne n'étant qu'un accessoire du vol, en vue duquel il a été construit et auquel il est, avant tout, destiné. »

Ces différentes opinions sont très nettes et il n'est pas douteux que les uns et les autres des auteurs cités, présentent des arguments d'un certain poids ; mais nous pensons que le plus souvent la comparaison se fait en notre esprit du fait d'une certaine similitude de mots. Toutefois le droit aérien futur doit être propre à la circulation des aéronefs.

N'oublions pas que l'air est une troisième élément présentant un risque si particulier, qu'on lui a donné un nom : « Risque

de l'Air », pour bien préciser que sa nature est absolument inhérente à l'élément emprunté. Peut-être, devons-nous trouver l'explication des similitudes rencontrées, dans le fait qu'on a cherché à assimiler les deux risques à l'origine, pour trouver une solution plus rapide au problème de la Responsabilité ; mais n'est-ce pas précisément, parce qu'on a cherché à appliquer au transport par air, les solutions en pratique sur mer, qu'on est arrivé à la complexité actuelle des législations : Ainsi, en France, il est certain que la loi du 31 mai 1924, en adoptant la validité des clauses d'exonération pratiquées par les marins, s'est inspirée des solutions du Droit Maritime.

Quant à la Convention de Varsovie, elle adopte une solution à peu près similaire.

Ce qui est indispensable, à notre avis, c'est la création d'un droit nouveau empruntant des règles à tous les modes de locomotion, sans plus spécialement s'apparenter à un mode de locomotion, qu'à un autre : Ce droit ferait appel à des principes nouveaux, correspondant à des risques spéciaux ; ce serait des principes encore inappliqués, basés sur l'idée de réparation et d'assurance.

Nous ne nous attarderons pas pour le moment sur cette question, qui fera d'ailleurs l'objet de notre conclusion et d'autres commentaires dans la présente étude.

2° Responsabilité du transporteur. Responsabilité contractuelle ou délictuelle (ou quasi délictuelle).

Avant d'examiner cette question plus à fond et du point de vue de la locomotion aérienne, nous allons revoir rapidement les principes juridiques.

Comparaison entre la Responsabilité contractuelle et la Responsabilité délictuelle. — La responsabilité résultant des articles 1382 et 1383 s'appelle la responsabilité délictuelle. On dit que la responsabilité d'une personne est engagée, qu'elle peut être actionnée en responsabilité, lorsqu'elle a causé à autrui un dommage par sa faute. La victime du dommage doit faire la preuve de la responsabilité du tiers, auquel elle l'impute. C'est

l'application du principe « *Actori incumbit probatio* » énoncé par l'article 1315 en ces termes : « Celui qui réclame l'exécution d'une obligation, doit prouver la faute ».

Il faut noter la différence entre la responsabilité délictuelle basée sur l'article 1382 et la faute contractuelle qui consiste dans le fait du contractant, de ne pas exécuter son obligation. D'après l'article 1147, le contractant doit être condamné à des dommages-intérêts, à raison de l'inexécution de son obligation, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère, qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. C'est donc à lui qu'incombe la charge de prouver le fait qu'il invoque, pour échapper à la condamnation. Au contraire, l'auteur d'un dommage n'est pas tenu de prouver sa non-responsabilité. C'est à la victime qu'il appartient de prouver qu'il a commis une faute, aux termes de l'article 1382 (1).

Conséquences à tirer au point de vue responsabilité de la ressemblance, entre le Risque de l'Air et le Risque Maritime. — Lorsque la navigation aérienne prit son essor et que les Compagnies de navigation se chargèrent de l'exploitation régulière des lignes de transport et de passagers, une question s'est posée : quel allait être le régime de responsabilité du transporteur ?

Les principes qui régissent la responsabilité du transporteur dans le transport de personnes par voie terrestre, seraient-ils appliqués aux voyageurs empruntant la voie des airs ? Si l'on admettait cette façon de voir, le transporteur avait l'obligation d'amener le voyageur sain et sauf à destination ; il restait responsable de l'accident survenu à celui-ci en cours de route, à moins qu'il ne fasse la preuve que cet accident provenait, soit d'un cas fortuit ou de force majeure, soit d'un cas étranger, ne pouvant lui être imputé, soit de la faute de la victime. Les transporteurs restaient donc responsables de la mort du voyageur,

(1) *Precis Dalloz*, Tome I^{er}, page 76 et suivantes.

par suite de la chute de l'avion pour une raison demeurée inconnue si on leur appliquait les mêmes principes qu'en matière terrestre.

Si, au contraire, on s'en tenait au droit commun, c'est l'article 1147 et non 1322 qui s'appliquait, puisqu'il régit les rapports de voyageur à voiturier, qu'il aurait fallu étendre au transporteur par avion.

Le Tribunal Civil de Vienne, par un jugement du 4 décembre 1924, la Cour d'Appel de Grenoble suivant un arrêt du 25 mars 1925, condamnèrent la Société de Propagande Aéronautique, comme responsable des dommages certains causés au demandeur (2). Cependant, le Tribunal de Commerce de la Seine, dans un jugement du 30 octobre 1924, a décidé que si, lorsqu'il s'agit de transport s'effectuant par des moyens de longue date éprouvés, consciencieusement pratiqués, il est admis qu'en l'absence de toute stipulation expresse, comme de toute convention, le transporteur, par le seul fait qu'il est chargé du transport, assume contractuellement l'obligation de garantir la sécurité du transporté, il ne peut en être de même, lorsqu'il s'agit du transport qui s'effectue par des voies et moyens encore insuffisamment expérimentés et dans des circonstances qui démontrent que la volonté des parties a été différente.

En conséquence, on doit reconnaître toute la valeur de la clause contractuelle, qui exonère le transporteur de sa responsabilité, mais cette clause ne peut naturellement s'appliquer que pour les fautes du transporteur ; elle n'a pour effet, que d'intervertir l'ordre de la preuve, c'est-à-dire, de mettre la victime dans l'obligation de démontrer que, si le transport n'a pas été effectué, c'est par la faute du transporteur.

Pour nous résumer, lorsqu'il s'agit de transport aérien, nous sommes d'avis qu'il ne peut s'agir de responsabilité contractuelle, cette navigation étant encore un moyen de transport

(2) Société de Propagande Aéronautique, C. GUILLOT et GAUTHIER, Voir R. J. L. A., page 293.

insuffisamment expérimenté. L'on sait que le régime en vigueur jusqu'à l'application de la loi du 31 mai 1924 a permis de reconnaître la validité des clauses, en ce qu'elles ne sont pas contraires à la liberté des contrats.

3° *Les clauses d'exonération et les clauses limitatives de responsabilité.* — Les premières Compagnies, qui exploitèrent les lignes commerciales, sentirent nettement, dès le début, qu'elles ne pourraient faire face à leurs engagements, si on les rendait responsables aux termes du droit commun. C'est pourquoi elles insérèrent sur les billets de passage une clause d'exonération totale de responsabilité. Toute la question était de savoir quelle allait être la portée de cette clause.

Peu favorable à ce genre de stipulations, on sait cependant que la jurisprudence, suivant MM. COLLIN et CAPITANT, valide ordinairement cette clause, sauf s'il s'agit d'une faute lourde ou d'un dol et qu'il n'y a pas d'exonération possible pour sa faute personnelle.

Le risque aérien présentait un caractère particulier et il eut été normal de créer pour lui un droit nouveau. En effet, que peut-on exiger, suivant M. PITARD (3), du transporteur aérien ? Une organisation normale de son exploitation, un choix judicieux de son personnel, une surveillance constante de ses agents et préposés, un contrôle sérieux de ses appareils et accessoires et des matières premières. Il faut bien admettre que celui qui utilise un aéronef n'ignore pas les risques inhérents à un mode de locomotion, qui n'a pas encore atteint le point de perfectionnement que cent années ont donné au chemin de fer. Il était donc juste et il est juste encore, de ne pas « imposer au transporteur une responsabilité absolue et de le dégager de toute responsabilité, lorsqu'il a pris toutes les mesures normales pour éviter un dommage ».

(3) Droit aérien, 1929, page 115.

Néanmoins, pour comprendre la solution apportée par le législateur, il semble qu'un rappel de ce qui s'est fait en matière terrestre et maritime est utile, sinon indispensable.

Bien que cette question ait déjà été traitée par plusieurs auteurs, nous en dirons cependant l'essentiel. Nous nous en référerons sur ce point, aux indications que nous a données M. LE BOUHRIS.

a) *Transports Terrestres.* — Les textes évidemment ne sont pas nombreux et ne présentent pas beaucoup de clarté. L'article 98 du Code de Commerce autorise bien le concessionnaire de transport à s'exonérer des fautes commises par le voiturier, mais le texte ne paraît pas applicable au transporteur proprement dit. La jurisprudence a d'ailleurs fait preuve d'hésitation, puisqu'elle est passée, à ce jour, par trois phases successives :

Première phase : nullité de la clause. — Elle a commencé par la considérer comme nulle et non écrite, cette clause de non-responsabilité que l'on trouvait inscrite dans les actes relatifs aux transports par terre ou par fer.

Deuxième phase : renversement de la preuve. — Puis la jurisprudence adopta une solution sanctionnée formellement par un arrêt de la Cour d'Appel de Bordeaux, en date du 5 mars 1860. Cet arrêt déclarait, en effet, « que si la stipulation ne pouvait avoir pour effet d'exonérer le transporteur de la présomption de faute de l'article 1784 du Code Civil et de l'article 103 du Code de Commerce, elle avait du moins celui de mettre la preuve de la faute à la charge du créancier ». Un autre arrêt de la Cour de Rennes en date du 28 mai 1873 vient reprendre cette thèse. En outre, la Cour de Cassation, par un arrêt du 14 juillet 1874 (Chambre Civile), se rangea également à cette opinion, qui d'ailleurs a prévalu depuis cette date.

La clause fut détournée de sa signification apparente et reçut

une portée restreinte, celle d'*intervertir* le rôle de la preuve. D'après le droit commun, la preuve incombe au voiturier. Avec la clause, la preuve du fait précis constituant la faute, incombe au débiteur (4).

Troisième phase : Loi du 17 mars 1905. — Cette jurisprudence fit cependant l'objet de violentes critiques. Certains auteurs considérèrent la clause comme radicalement nulle par suite de l'intérêt supérieur qui s'attache à la sécurité des voyageurs. On admettait aussi l'impossibilité dans laquelle se trouvait le débiteur de rapporter la preuve du fait à la charge du transporteur. Le député RABIER fit voter par la Chambre la loi du 17 mars 1905. Cette loi, on le sait, complète l'article 103 du Code de Commerce par ces mots : « toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou pièce quelconque est nulle ».

b) *Transports Maritimes.* — Une évolution à peu près semblable de la jurisprudence est constatée dans le droit maritime. Proscrites au début pour des motifs tirés de l'ordre public, les clauses de non-responsabilité ont été admises plus tard, mais avec un effet restreint, comme dans le transport terrestre. Elles avaient, pour résultat, de renverser le rôle de la preuve ; la clause est aujourd'hui reconnue, mais ne joue que pour les fautes du capitaine et les membres de l'équipage, même pour le cas de fautes lourdes. S'agit-il, au contraire, de fautes personnelles, la jurisprudence lui fait alors produire un effet restreint. Elle renverse le fardeau de la preuve.

Il y a lieu d'ajouter que certains auteurs avaient tenté de faire étendre aux transports maritimes, la prohibition de la loi du 17 mars 1905. Cette prétention n'eut aucune suite, cette extension ayant été écartée facilement.

(4) Voir Cassation, 14 avril 1889.

c) *Application à la Navigation Aérienne.* — Nous rappelons pour mémoire, l'état d'esprit imposé aux Compagnies Aériennes à leur création, en présence des risques dont elles pouvaient avoir à répondre.

Quel allait être le régime qui leur serait appliqué ? Appliquerait-on à leur égard les principes de responsabilité du transporteur terrestre ou maritime ?

Les Compagnies, peut-être, fascinées par certaines similitudes existant entre les deux modes de locomotion aérienne et maritime, s'inspirèrent des clauses en vigueur en matière de transport maritime.

Que valaient ces clauses d'irresponsabilité ou plutôt d'exonération, insérées par les premières Compagnies chargées du transport des passagers ? On sait, en France, les controverses variées qui ont été soulevées par cette question de la responsabilité du transporteur aérien. Deux thèses se sont opposées. La première optait pour la validité de la clause, la seconde pour sa nullité. L'opinion qui a prévalu, est une solution médiane qui, tout en admettant le principe de la clause, lui fait jouer un rôle restreint, celui de renverser le rôle de la preuve.

Examinons succinctement ces deux thèses.

a) *Thèse sur la validité des clauses.* — La clause, disent ses partisans, ne peut être annulée que si elle est contraire à l'ordre public. Or, il ne semble pas que cette clause offense la morale et l'ordre public. D'autre part, la clause d'irresponsabilité ne peut être frappée de nullité par application de la loi du 17 mars 1905, car cette loi, il faut se le rappeler, ne vise que le transport de choses, et non celui de personnes. Il faut donc examiner l'hypothèse de la validité des clauses d'exonération pour le transport de personnes, comme si la loi du 17 mars 1905 n'existait pas. En conséquence, on ne pourrait annuler que les clauses, qui auraient pour effet de décharger le transporteur de son dol et de sa faute lourde. Ce point de vue, d'ailleurs diffi-

lement soutenu, fut cependant adopté par le Tribunal de Commerce de la Seine (5).

Pour d'autres, les dispositions de la loi RABIER seraient restreintes aux transports terrestres ou fluviaux. Elles ne s'appliqueraient en aucun cas aux transports maritimes ou aériens.

On se rappelle l'opinion de M. RIPERT à ce sujet et les points de comparaison qu'il a réunis entre les transports aériens et les transports maritimes. C'est un peu, sous cette tendance, que les Compagnies en arrivèrent à se comparer aux Compagnies de navigation maritime et à vouloir profiter des mêmes avantages. D'ailleurs, pouvait-on rendre déjà le transporteur aérien responsable, aux termes du droit commun, alors qu'il a fallu cinquante années d'expérience pour prescrire cette clause en matière de transports terrestres. Certains esprits en arrivent à dire que si l'on assimile les deux moyens de locomotion, il faut reconnaître la validité de ces clauses, même en cas de fautes lourdes, étant entendu toutefois, qu'en cas de fautes personnelles du transporteur, elle ne joue et ne produit qu'un effet restreint et des plus relatifs : celui de renverser le rôle de la preuve.

Pour ordre, nous rappelons que le Tribunal Civil de la Seine, par un jugement du 24 novembre 1924, s'est prononcé contre l'extension aux transports par air, des règles des transports par mer. Nous reparlerons du reste les principaux attendus de ce jugement, lorsque nous examinerons en détail la jurisprudence sur cette question. Nous signalons, toutefois, que le Tribunal, dans ce jugement, précise qu'en vertu de l'article 222 du Code de Commerce, le capitaine prend en charge des voyageurs et des marchandises au moyen du connaissement, qui l'engage directement, alors qu'aucun contrat ne lie le pilote de l'avion à ses passagers. En outre, les voyages peuvent se prolonger un

(5) *Revue de la Locomotion Aérienne*, tribunal commerce Seine, jugement du 28 juillet 1924.

Revue Juridique de la Locomotion Aérienne, tribunal commerce Seine, jugement du 30 octobre 1924.

long espace de temps, pendant lequel le capitaine échappe à l'autorité et à la direction de son armateur. Il n'en est pas encore de même pour l'avion, bien qu'il ne soit pas douteux que les avions futurs seront similaires en une certaine mesure sur ce point aux navires ; mais les escales seront fréquentes étant donné le facteur vitesse dont jouissent les aéronefs modernes.

b) *Thèse opposée de la nullité de la clause.* — La validité de la clause actuellement nulle était très contestée avant la loi du 17 mars 1905. En effet, les règles protectrices de la vie humaine étant d'ordre public, ne peuvent être modifiées par une convention contraire. Sans doute l'article 103 modifié ne vise-t-il que les marchandises, mais la même solution doit être admise pour les personnes (6).

D'autres ont dit que la clause était nulle parce que contraire à l'ordre public, nul ne pouvant s'exonérer à l'avance de ses délits ou quasi-délits (7).

Nous estimons que l'on ne peut invoquer cumulativement ces deux motifs, car ils ont des conséquences juridiques différentes. Il ne faut pas perdre de vue que la jurisprudence, depuis les arrêts de la Cour de Cassation du 4 février 1874, tout en maintenant le principe, qu'il reste interdit de s'affranchir de la responsabilité de ses fautes, lui apporte un tempérament en décidant que les conventions ayant cet objet, doivent produire néanmoins un effet, celui de mettre à la charge du demandeur la preuve de la faute alléguée (8). C'est cette doctrine qui a été suivie à l'égard des voituriers, jusqu'à la loi de 1905. C'est enfin cette règle générale, qui deviendrait applicable, si le dernier paragraphe de l'article 103 ne l'était pas.

Cette disposition régit-elle les transports par air ? On a refusé l'extension de l'article 103 du Code de Commerce au transport des voyageurs.

(6) En ce sens, voir Lyon-Caen, Tome 3, page 715.

(7) *Recueil Périodique des Assurances*, page 165, année 1924.

(8) Cour de Cassation, 19 mars 1894.

c) *Troisième thèse. Celle de l'effet restreint de la clause avec renversement du rôle de la preuve.* — La prohibition de l'article 103 du Code de Commerce de la loi du 17 mars 1905 ne doit pas s'appliquer au transport des personnes. La jurisprudence a étendu au transport des personnes, la règle de la responsabilité contractuelle, sans faire intervenir l'article 103 en se basant sur les principes généraux du droit. Pourquoi donc, dans ces conditions, faire intervenir dans le transport des personnes, la prohibition du paragraphe 3 de l'article 103, si l'on en écarte les deux premiers paragraphes ? La clause, en effet, ne peut être entachée de nullité, que si elle est contraire à l'ordre public, c'est-à-dire si elle a pour objet de décharger le transporteur de ses délits ou de ses quasi délits. Or, la clause en question n'a nullement pour effet de décharger le transporteur des fautes dont l'article 1382 du Code Civil veut qu'il réponde. La clause, qui supprime la garantie contractuellement, reste donc parfaitement valable à l'inverse de celle qui stipulait l'exonération de la faute délictuelle. Le voyageur, dans ces conditions, ne pourra plus se baser sur le contrat, il devra prouver la faute, mais il ne réussira que s'il arrive à rapporter cette preuve.

Deux jugements, que nous analyserons plus loin, admettent le renversement de la preuve, mais la clause n'exclue que la faute lourde. Ces deux jugements sont ceux du Tribunal Civil de la Seine du 28 juillet 1924 et du 30 octobre 1924.

Application des clauses au Risque Aérien

1°) *Régime antérieur à la loi du 31 août 1924.* — Nous avons examiné la situation juridique des transporteurs terrestres et maritimes et les conditions d'application des clauses de limitation ou d'exonération de responsabilité, qu'ils insérèrent sur leurs titres de transport. Nous avons également examiné l'état de la jurisprudence sur cette question et les différentes théories émises. Voyons maintenant de plus près, le système que suivirent les Compagnies de navigation aérienne.

On sait que le problème de la responsabilité du transporteur

aérien naquit du jour où les Compagnies firent le transport des passagers et que ce problème se posa tout de suite, d'une manière toute particulière, aucune comparaison ne pouvant être faite avec les autres moyens de locomotion.

Il était difficile de rendre le transporteur responsable aux termes du droit commun. Comme nous l'avons dit, le faire eut été charger l'exploitation des Compagnies et rendre plus difficile encore, à supporter leurs charges financières, ou bien, ce système aurait abouti à une augmentation sensible du coût des billets de passage qui, ainsi qu'on le sait, sont déjà élevés et ne peuvent être utilisés que par une certaine classe de la Société.

Pour détourner la responsabilité qu'elles pouvaient courir en cas de catastrophes aériennes, les Compagnies de navigation commencèrent par insérer sur les billets de passage une clause que l'on trouvait le plus souvent, ainsi rédigée : « La Compagnie et ses Agents, déclinent toute responsabilité relative aux accidents, perte, retard, dommages quelconques qui pourraient advenir aux passagers ou à leurs bagages au cours des voyages aériens à bord de ses avions et provenant d'orages, brume, atterrissages forcés, changement de parcours ou d'avions, grèves, jet, feu et généralement de tous les événements d'air, soit à l'envol, soit en l'air, soit à l'atterrissage. Elle ne répond pas des fautes et négligences quelconques de ses pilotes ou autres personnes embarquées à bord de ses avions à quelque titre que ce soit ». De plus, les Compagnies, par mesure de prudence, n'avaient pas manqué d'ajouter sur les billets remis aux passagers une mention peut-être peu apparente, mais portant « que l'utilisation de ce billet implique la connaissance et l'acceptation de passages ci-incluses ».

Cette clause, on le remarque de suite, est nettement inspirée de la clause portée sur les connaissements, qui réglementent les conditions de passage par voie de mer, « la négligence clause », qui écarte la responsabilité de la Compagnie comme commettant par rapport au pilote préposé.

L'application de la clause se comprenait d'autant mieux, que

les risques pouvant leur incomber, restaient imprévisibles. Le transporteur, au moyen de ce système d'exonération, connaissait l'étendue des risques de son exploitation. En cela, il ressemblait au transporteur maritime.

L'effet de cette clause permettait d'alléger ainsi les charges financières et d'organiser sainement la gestion des Compagnies avec l'aide des subventions.

C'est au Congrès International de la Navigation Aérienne, réuni à Paris en 1921, que la question semble avoir été posée pour la première fois. Un vœu fut émis, tendant à reconnaître la validité des clauses de responsabilité. Cependant, le projet de loi déposé par le gouvernement en mars 1921, ne contenait aucune disposition.

Différents congrès la reprirent, notamment les congrès de Monaco en 1921, Prague en 1922, Rome en 1923.

Le projet de loi déposé par le gouvernement proclamait le principe de la responsabilité contractuelle du transporteur aérien. Cela n'avait d'ailleurs qu'un intérêt théorique, puisque les Compagnies, usant de la liberté que leur laisse la loi, limitaient conventionnellement leur responsabilité. Toutefois, l'idée primitive du transporteur ne semblait pas être celle d'une exonération absolue ; cependant, on sait que les premières clauses étaient très générales, qu'elles aboutirent d'une responsabilité contractuelle à une responsabilité quasi-délictuelle, c'est-à-dire au renversement du fardeau de la preuve, d'ailleurs toujours difficile à établir à la suite d'un accident.

Il y a lieu de noter que la Cour de Paris, notamment, a trouvé cette clause en vigueur comme étant trop générale, et c'est en se basant sur le caractère général de la clause, que les tribunaux condamnèrent les Compagnies. Nous pouvons répondre à cela, qu'à notre avis, aucune raison d'ordre public n'existait pour en décider ainsi, le juge pouvant apprécier toujours le degré de faute (9).

(9) Chambre des Requêtes, 27 novembre 1911.

Les Tribunaux ont d'ailleurs fait montre d'une grande incertitude dans la période qui a précédé la loi du 31 mai 1924, les décisions différant avec les Tribunaux et même avec les diverses Chambres d'un même Tribunal. Nous estimons que ces clauses étaient valables, étant insérées en vertu du principe de la liberté des conventions, et il fallait une loi pour les déclarer illicites.

2°) *Le régime de la loi du 31 mai 1924. Etendue de la clause et application.* — Ainsi que nous l'avons précédemment exposé, les Compagnies de navigation aérienne, pour se décharger à l'origine d'une responsabilité beaucoup trop lourde pour leur situation financière, employèrent la clause alors en usage en matière de transport maritime.

Cependant, ces Compagnies eurent le tort d'utiliser cette clause sans l'adapter au risque aérien ; il s'ensuivit comme nous l'avons dit que les tribunaux reprochèrent aux Compagnies, le caractère trop général des clauses qu'ils utilisaient. Il en fut ainsi notamment dans une affaire MESSAGERIES AÉRIENNES contre LAMBELRT, où ladite compagnie des MESSAGERIES AÉRIENNES, suivant jugement du Tribunal de la Seine, fut condamnée. Cette décision fit l'objet d'un appel. On se doute de l'émotion soulevée dans les milieux aéronautiques à la suite de ce jugement et de la pression des Compagnies auprès des Services de l'Etat, en vue d'obtenir une législation définitive sur cette question. Un projet fut déposé par le Sous-Secrétariat d'Etat à l'Aéronautique. Ce projet validait les clauses de non-responsabilité.

En outre, on peut citer parmi les projets de loi, deux autres projets : l'un de M. RIPERT, favorable aux Compagnies, l'autre de M. BAZIRE, admettant le principe de la responsabilité de plein droit. Ce dernier projet fut voté par la Chambre des Députés, mais ne put obtenir la majorité devant le Sénat.

Enfin, un troisième projet eut plus de succès et fut adopté par la Société d'Etudes Législatives. C'est ce projet qui servit de base à la loi du 31 mai 1924 qui constitue jusqu'à ce jour le Code de l'Air Français.

La loi du 31 mai 1924 sanctionne le principe de la respon-

sabilité contractuelle tout en reconnaissant certaines analogies entre la navigation aérienne et la navigation maritime. Le législateur a permis au transporteur de s'exonérer dans certains cas de sa responsabilité ; mais ces clauses, pour licites qu'elles soient, ne sauraient soustraire l'une des parties de sa responsabilité *délictuelle*. Elles ne sont licites que dans la mesure où elles tendent à limiter ou même à supprimer la responsabilité contractuelle, naturellement exception faite du cas de faute lourde.

Ce n'est pas sans difficulté que cette loi, qui constitue le Code Aéronautique Français, a été votée, il a fallu, pour arriver à cette solution, faire jouer toutes les raisons pouvant justifier un régime d'exception en faveur du transporteur aérien. On sait que le transporteur peut, aux termes de cette législation, se dégager entièrement de sa responsabilité au moyen d'une clause expresse et motivée, mais cette exonération est limitée aux cas prévus aux articles 42 et 43, c'est-à-dire uniquement en cas de Risques de l'Air et de fautes des préposés employés à bord de l'éronef.

La différence entre la clause actuelle et celle en vigueur antérieurement, est très importante. En effet, dans le cas actuel, la stipulation autorisée entraîne une non-responsabilité *limitée*, qui ne saurait jouer en cas de fautes personnelles du transporteur, ou de ses préposés dans le chargement, la conservation, la livraison des marchandises et des personnes. Ajoutons même, que toute clause exclusive de responsabilité serait radicalement nulle et sans effet possible, même dans les limites permises par la loi (art. 43).

Il y a donc une grande différence entre la clause actuelle et celle antérieurement en usage. Ainsi que nous l'avons exposé, les stipulations autorisées sont seulement une stipulation de responsabilité limitée à certains cas et qui ne sauraient s'étendre ni aux fautes personnelles du transporteur, ni aux fautes des préposés terrestres de la Compagnie.

Nous avons indiqué, que la clause que les premières Compa-

gnies utilisèrent, était très générale ; il semble même que le cas de faute lourde de la Compagnie était un cas d'exonération. Ainsi la Compagnie FRANCO-ROUMAINE insérait la clause suivante, que certains tribunaux ont jugé radicalement nulle : « La Compagnie décline toute responsabilité relativement à tous dommages causés à une personne ou à un objet transporté par un de ses appareils ; le transport aérien différant essentiellement des autres moyens de transport réglementés jusqu'à ce jour par la loi, les passagers et la Compagnie ont approuvé d'un commun accord la validité de la clause ci-dessus. » Le jugement rendu dans une affaire Compagnie FRANCO-ROUMAINE-EVANS, que nous examinerons plus loin, présente des attendus très intéressants sur ce point.

Il faut dire que la loi du 31 mai 1924 assimile les personnes et les marchandises et qu'elle s'impose à l'attention des légistes par la clarté de sa rédaction et la hardiesse des règles qu'elle comporte. La clause d'exonération contractuelle est reconnue parfaitement légale, mais si l'on est arrivé à cette solution, c'est uniquement parce que l'on a tenu compte de l'état financier et de la précarité des moyens mis à la disposition des Compagnies aériennes, moyens qui ne leur auraient pas permis de supporter les risques considérables d'une exploitation insuffisamment au point pour être rémunératrice. En outre, il faut rappeler qu'antérieurement à l'application de cette loi, les condamnations en dommages et intérêts furent très onéreuses ; ainsi, à la suite d'un jugement rendu dans une affaire, un tribunal a condamné un transporteur à une indemnité de 500.000 francs, pour un seul passager tué.

C'est donc une réglementation toute particulière, qui a été établie pour le transporteur par voie aérienne, basée uniquement sur l'idée du risque. Il faut convenir, en effet, que la locomotion aérienne a donné naissance à un danger nouveau, contre lequel il est impossible de se prémunir. Il est normal que ceux qui en tirent profit en subissent la contre-partie.

Ce système de responsabilité a voulu remettre en vigueur les

clauses d'exonération que l'on regardait, jusqu'à ce jour, avec une certaine défaveur. Ces clauses étaient considérées, en effet, pour la plupart, comme nulles de plein droit avant l'application de la loi et nous pensons que cette évolution est justifiée. Nous nous en expliquerons en examinant la jurisprudence sur cette question.

C'est le principe de la responsabilité contractuelle qui a été formellement instauré par cette loi, sauf preuve à la charge du transporteur de l'existence d'une cause étrangère qui serait, soit la faute de la victime, soit un cas de force majeure, soit le fait d'un tiers.

L'autre innovation de la loi réside dans la reconnaissance de la validité des clauses d'exonération. Cette reconnaissance est formellement sanctionnée par les articles 41, 42 et 48 de la loi que nous reproduisons ci-après :

Article 41. — « Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice de la marchandise.

« Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1.000 francs par colis. »

Article 42. — « Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité, qui lui incombe à raison des Risques de l'Air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. »

« Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ, et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires, des certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage, une présomption qui peut être contestée par la preuve contraire. »

Article 48. — « Cet article vise le cas des voyageurs transportés et il se réfère à l'article 42, « le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux

voyageurs dans les conditions prévues à l'article 42 ci-dessus. »

Certains ont dit que cette loi confirmait le rapprochement que l'on a fait avec le droit maritime. Nous en avons déjà parlé, et nous avons dit ce qu'il fallait en penser. D'autres ont précisé que cette loi prenait la contre-partie de la règle posée par la loi de 1905, mais si cette loi reconnaît la validité des clauses, il ne faut pas croire que toute clause reste licite. Il y a, en effet, parmi elles, des clauses valables et d'autres qui restent prohibées. Ainsi une clause qui excluerait la *faute personnelle* d'une Compagnie, serait réputée non écrite (10).

Il en est de même pour le cas de *vice propre* de l'appareil (cas d'un avion n'ayant pas son certificat de navigabilité). Il faut se rappeler que le certificat de navigabilité crée une simple présomption que le passager peut contredire s'il établit le mauvais état de l'appareil au départ (article 42 de la loi précitée). De même, serait également nulle, une clause qui viserait le cas des fautes possibles des préposés terrestres. Sont licites, par contre, les clauses prévues par la loi, aux termes de l'article 42, c'est-à-dire celles exonérant le transporteur à raison des Risques de l'Air et des fautes commises par toute personne employée à bord, dans la conduite de l'aéronef.

L'article 42 permet donc au transporteur de s'exonérer des conséquences des *Risques de l'Air*. Nous avons examiné dans le début de notre étude, ce qu'il fallait entendre par Risque de l'Air. Nous rappelons qu'il faut englober dans cette formule tous les accidents inhérents à la locomotion aérienne actuellement imprévisibles et qui ne constituent ni un cas de force majeure, ou cas fortuit, ni une faute des préposés.

Un accident, que l'on attribue au hasard et dont on ignore les causes réelles, peut provenir effectivement, soit d'une faute du pilote, soit d'un vice de l'appareil, soit même d'un défaut de chargement. Il devrait donc, normalement, incomber au trans-

(10) Voir affaire EVANS, départ effectué par mauvais temps, jugement du 30 octobre 1924.

porteur, mais ainsi que nous l'avons précédemment exposé, il est apparu indispensable au législateur, d'accorder à la nouvelle locomotion, un régime de faveur, du moins pendant les premières années d'exploitation.

Le régime d'exception a été motivé, en outre, par la fragilité des appareils et leur complication qui ont pour conséquence la multiplication des cas fortuits. Si l'on avait appliqué le droit commun, le transporteur eut dû en répondre et l'on sait quelles conséquences en seraient résultées. C'est la raison pour laquelle la validité de la clause a été sanctionnée par la loi du 31 mai 1924. En l'état actuel, tout ce que l'on demande au transporteur, c'est qu'il ait fait son possible avant le départ de l'avion pour éviter l'accident. Quand l'appareil est parti, le sort du voyageur dépend de l'équipage ou des événements, le transporteur n'ayant le contrôle, ni de son appareil, ni de ses préposés.

Le deuxième cas d'exonération concerne les *fautes des préposés* chargés de la conduite des aéronefs. Est-ce nécessaire de rappeler que c'est la survivance de la « négligence clause » du droit maritime ? Cette faute sera une faute de choix ou de surveillance et pourtant, le commettant ne reste-t-il pas toujours responsable des fautes de ses préposés ?

Quoi qu'il en soit, nous devons dire que le projet de Code International de l'Air de Prague condamne ces clauses pour le transport des personnes.

C'est aussi la formule de la Convention de Varsovie, dont nous allons parler plus loin. Enfin, n'oublions pas que dans la majorité des cas, les législateurs européens admettent le principe de la non-responsabilité du transporteur (11). Nous allons d'ailleurs examiner ces différentes législations dans un prochain chapitre et cet examen nous donnera une idée de l'état d'esprit des différents législateurs sur cette question.

(11) Allemagne, loi du 1^{er} août 1929. Responsabilité limitée. — Hongrie, décret du 14 décembre 1922. Responsabilité limitée.

Mais cette clause d'exonération prévue par l'article 42, pour être légale, doit remplir certaines conditions. Elle doit tout d'abord être expresse ; sa rédaction doit être claire et sans ambiguïté, sinon, le voyageur aérien aura le bénéfice de l'interprétation. Elle doit mentionner clairement les cas de non-responsabilité et viser les textes législatifs en vigueur. Peu importe qu'elle soit manuscrite ou qu'elle fasse l'objet d'un cachet humide ou qu'elle soit imprimée ; elle est opposable au passager, son consentement exprès n'étant pas nécessaire. Nous nous trouvons, en effet, en présence d'un contrat d'adhésion et non d'un contrat solennel (12).

Toutefois, il y a lieu de dire qu'il n'est pas certain qu'un tribunal admette, même sous le régime de cette loi, que la clause insérée sur le billet forme convention et qu'il y a comme en matière de transport par fer « contrat d'adhésion ». L'incertitude existe pour le moment sur cette question. Nous pouvons toutefois signaler que dans une affaire COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE contre EVANS, qui a fait l'objet d'un appel devant la Cour de Paris, la Cour a déclaré « que sans rechercher si dans chaque espèce, elle (la clause d'exonération) avait été portée d'une manière suffisante à la connaissance du voyageur... »

Ceci laisse à présumer que la Cour pourrait avoir à se préoccuper de cette question dans un procès. C'est pourquoi nous pensons que la plus élémentaire prudence semble commander aux Compagnies de navigation aérienne, d'une façon toute particulière, la nécessité de faire signer les billets de passage par le passager lui-même. Ce serait une ratification formelle sans équivoque possible, ni contestations futures.

La clause la plus habituellement en usage dans les Compagnies, est la suivante : « La Compagnie déclare s'exonérer de la responsabilité qui peut lui incomber à raison des Risques de l'Air et des fautes commises par toute personne employée à bord,

(12) Cassation, 11 décembre 1908.

dans la conduite de l'appareil, conformément aux dispositions des articles 41 et 48 de la loi du 31 mai 1924, sauf stipulations contraires écrites, »

Cette clause se trouve au verso du billet et l'attention des passagers est attirée, ainsi que nous l'avons précédemment exposé, par une mention portée sur la face du billet, ainsi libellée : « *Avis important.* L'utilisation du billet implique la connaissance et l'acceptation du règlement des passagers imprimé ci-contre. »

D'autres Compagnies ont une clause à peu près similaire. Ainsi, la Compagnie AIR-UNION : « Conformément aux dispositions des articles 41 et 48 de la loi du 31 mai 1924, la Compagnie décline toute responsabilité relative aux Risques de l'Air et aux fautes commises par toute personne employée à bord de l'aéronef. Le passager, en acceptant le présent billet, exonère par là même la Compagnie de cette responsabilité. »

Il n'est pas douteux que l'une ou l'autre des deux clauses semble mettre le transporteur à l'abri de toute réclamation d'un passager, mais comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la question de l'adhésion du passager peut faire l'objet d'un débat. Nous expliquons plus loin, qu'en faisant signer la clause d'exonération par le passager lui-même, toutes les contestations futures seraient évitées.

Pour terminer, nous rappelons que si le transporteur a la possibilité de s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe au moyen d'une clause du modèle ci-dessus, il est nécessaire qu'il justifie de deux choses : 1° que l'appareil était en bon état de navigabilité au départ ; 2° que le pilote était en possession de ses brevets réguliers, des certificats administratifs. La production de ces deux documents constitue, en effet, une présomption en faveur du transporteur, mais cette présomption peut naturellement être combattue par la preuve contraire. Cette question est réglementée par l'article 42 que nous avons cité plus haut.

Les effets de cette clause sont les suivants : par le jeu de la clause d'exonération, le voyageur se trouve dépouillé de son

recours contre le transporteur, sauf le cas d'une faute de l'équipage, recours d'ailleurs illusoire, du fait de l'insolvabilité du pilote. Le transporteur, lui, a la charge de trouver qu'il a observé les deux conditions visées par l'article 42. Quant au voyageur, c'est à lui qu'incombe le soin de rapporter la preuve du vice propre de l'appareil ou de l'affection dont aurait été atteint un des membres de l'équipage. S'il n'arrive pas à rapporter l'une de ces deux preuves, l'accident sera imputé aux Risques de l'Air, puisque la cause de l'accident sera inconnue, ou alors le cas de faute des préposés sera seul en cause, sous condition toutefois, qu'il s'agisse d'une faute d'un préposé navigant.

C'est évidemment un régime de faveur, qui a pour objet de faire participer le passager aux risques inhérents à l'entreprise.

L'insertion de la clause d'exonération apparente donc le droit aérien au droit maritime, remarque étant faite toutefois que la loi du 31 mai 1924 a plutôt adopté une solution intermédiaire entre la liberté complète du droit maritime et la prohibition du droit terrestre. Ainsi que nous l'avons exposé, il s'agit d'une solution médiane qui correspond à l'existence du risque aérien.

3° Régime Futur et International. Système des Conventions futures. La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929. — Nous avons examiné les modalités d'application de la loi du 31 mai 1924 et nous avons montré les raisons qui avaient incité le législateur français à accorder au transporteur aérien un régime d'exception. Toutefois, l'expérience montra rapidement la difficulté d'application de cette loi et son inopposabilité à l'étranger, où des législations différentes et parfois contradictoires sont applicables.

Sans entrer dans le détail (car nous traiterons plus loin cette question), disons de suite que la navigation aérienne demande un cadre plus grand que le cadre national et que la question de la responsabilité doit faire l'objet de conventions internationales. On sait, en effet, que par suite de la rapidité des transports, la question de frontières n'existe plus. Il s'en suivit pour l'exploitant des procès parfois onéreux à supporter et pour les

assureurs une source d'incertitudes quant à l'étendue des risques à couvrir. Par là même, le transporteur pouvait être appelé à participer à un sinistre, les assureurs, par expérience, ayant pris la précaution de limiter leur participation à une certaine somme, généralement 200.000 francs par passager et 1.000.000 de francs par catastrophe. En outre, le régime d'exception dont bénéficiait le transporteur aérien, entraînait des conflits de lois et des jugements contradictoires très préjudiciables aux exploitants.

C'est l'ensemble de ces faits qui incitèrent les peuples à unifier les législations au moyen d'une entente internationale similaire dans une certaine mesure à la Convention de Berne. L'exemple typique de cette convention réside dans la Convention de Varsovie, que nous allons examiner maintenant.

Historique. — Comme l'a indiqué M. BLUM (dans son ouvrage sur les « assurances aériennes »), il faut reconnaître que pour arriver à une entente sur une question aussi neuve que celle de la responsabilité du transporteur, il était nécessaire d'aboutir à une Convention réunissant un grand nombre d'Etats. « Les initiatives privées, celles des pouvoirs législatifs, étant trop lentes et trop peu concertées pour arriver à un accord entre les peuples aux mentalités juridiques parfois si différentes. »

Depuis longtemps attendue, cette Convention fut élaborée à Varsovie par les représentants de trente et un Etats et ne rentrera en vigueur que trois mois après la cinquième ratification.

Pour le moment, disons qu'en ce qui concerne la France, un projet de loi portant autorisation de signer, a été déposé le 2 avril 1930.

Le mérite de l'œuvre accomplie doit être attribué au Comité International des Experts Juridiques Aériens, qui a étudié bien avant la conférence, le problème de la responsabilité du transporteur.

Nous rappelons que le législateur français, soucieux d'éviter à

la navigation aérienne naissante, le poids d'une responsabilité jugée alors excessive, avait autorisé les Compagnies à stipuler l'exonération de leur responsabilité contractuelle, soit pour les marchandises, soit pour les personnes. C'est le régime actuel français, le régime de la loi du 31 mai 1924, que nous avons examiné.

Le système instauré par la Convention de Varsovie présente un caractère original : elle présume le transporteur aérien responsable, sauf preuve à sa charge qu'il a pris toutes les mesures raisonnables normales, pour éviter le dommage. Il répondra donc des actes de ses préposés jusqu'à preuve de la *diligence raisonnable* (naturellement, s'il ne peut prouver avoir pris toutes mesures nécessaires).

Les principaux points de cette Convention furent discutés par les représentants du Reich allemand, la République d'Autriche, la Belgique, le Brésil, la Bulgarie, la Chine, le Danemark et l'Islande, l'Égypte, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires Britanniques au-delà des mers, l'Empereur des Indes, la République Hellénique, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lettonie, le Luxembourg, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la République Soviétique-Socialiste, le Vénézuéla, la Yougoslavie.

Analyse. — Cette Convention a fait l'objet de plusieurs chapitres, savoir :

Chapitre premier : Objets et définitions.

Chapitre 2^e : Titres de transport.

Section 1. — Billet de passage.

Section 2. — Bulletin de bagage.

Section 3. — Lettres de transport aérien.

Chapitre 3^e : Responsabilité du transporteur aérien.

C'est dans ce dernier chapitre que se trouvent déterminés les principes de la responsabilité du transporteur (13).

Chapitre 4° : Dispositions relatives aux transports combinés.

Chapitre 5° : Dispositions générales et finales.

Il y a lieu de noter, dans ce chapitre, l'article 37, qui précise les conditions d'application de la Convention (trois mois après le dépôt de la cinquième ratification).

En définitive, seul le problème de la responsabilité du transporteur semble avoir été examiné de très près. Il avait déjà fait l'objet de discussions, d'études multiples et notamment d'un avant-projet de la C. I. T. E. J. A. Ce fut ce projet qui fut retenu. Il avait été élaboré au cours de la session de Madrid, en mai 1928.

Le régime d'exception, dont avait bénéficié le transporteur en France et dans un certain nombre de pays, avait été instauré à l'origine dans le but de faciliter l'essor des nouvelles entreprises. Nous en avons déjà parlé, nous ne nous attarderons pas plus longtemps sur ce point. Nous avons également exposé quelle était la situation du transporteur français et les conditions dans lesquelles il pouvait s'exonérer aux termes des articles 42 et 48 de la loi. Ce régime était spécial à notre pays et l'on sait les difficultés rencontrées par les exploitants, lorsque la question a été posée devant les tribunaux et spécialement devant certain tribunal de l'Europe Centrale. Le régime préconisé est toujours un régime de faveur, il substitue au régime de l'exonération

(13) L'article 22 limite à 125.000 francs, par voyageur, la responsabilité du transporteur ; mais une convention spéciale permet au voyageur de fixer une limite conventionnelle, supérieure.

Quant à l'article 23, il précise que toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou établissant une limite inférieure à celle fixe, dans les conventions, est nulle et de nul effet ; mais la nullité de cette clause n'entraîne pas cependant la nullité du contrat, qui reste soumis aux dispositions précédentes.

totale (qui le plus souvent n'était qu'un mot), le système de la responsabilité limitée, toutes les fois que cette responsabilité sera engagée. Donc, le transporteur n'encourra aucune responsabilité s'il justifie que lui ou ses préposés ont pris *toutes les mesures nécessaires* pour éviter le dommage, ou bien s'il prouve qu'il lui a été impossible de les prendre.

Mais une difficulté se présente, et nous ne doutons pas qu'elle sera l'objet de bien des contestations. Qu'entendra-t-on par « mesures nécessaires » ? Le premier terme qui avait été employé était « mesures raisonnables », il était d'inspiration britannique. On lui préféra l'expression « mesures nécessaires », mais l'idée reste la même.

Comment prouvera-t-on l'absence de fautes ? Sera-ce en démontrant que toutes les mesures ont été prises ? Comme l'a indiqué fort judicieusement M. MASHINO, qui a examiné de très près cette convention, suffira-t-il d'établir que le transporteur a pris toutes les précautions et suivi toutes les règles et observé les décrets, lois et circulaires ? Suffira-t-il de fournir un certificat de navigabilité en règle et de justifier de la parfaite valabilité des certificats et brevets des pilotes et autres préposés à la conduite de l'aéronef : le fait d'observer ces règles élémentaires, le fait de s'être comporté en bon père de famille, sera-t-il suffisant pour tomber sous l'application de la nouvelle convention ?

Il y a là, à n'en pas douter, un gros écueil que les représentants des pays ont bien vu et n'ont pas pu éviter. Il n'est pas douteux que l'avenir nous éclairera, et que cette question sera la cause de procès et de contestations, surtout dans les pays où les législations nationales encore récentes ne prévoient pas tout et laissent encore bien des points à l'appréciation des juges.

En voulant unifier une question, les différents peuples n'ont pas compris qu'ils la compliquaient, tout restant à l'appréciation des parties.

Il sera difficile, à notre avis, pour le transporteur, d'écarter l'idée de faute qui, malgré tout, pèse sur lui. Par contre, on peut et on doit supposer que les peuples apprécieraient largement et

même plus largement qu'auparavant et avec un esprit particulier que nous ne leur connaissions pas avant l'entente internationale.

Ceci dit, revenons au principe de cette responsabilité limitée, et disons tout de suite que la clause d'irresponsabilité prévue dans la loi du 31 mars 1924, n'existe pas dans la Convention.

A défaut de la preuve ci-dessus énoncée (preuve d'avoir pris toutes les mesures nécessaires), le transporteur voit sa responsabilité limitée à 125.000 francs par victime (soit environ à 25.000 francs-or, le franc français étant constitué par 62 1/2 mmgr. or au titre de 900/1.000^e). La Convention de Varsovie, en effet, n'a pas maintenu l'exonération de responsabilité dont pouvait se prévaloir, dans certains pays, le transporteur aérien; notamment en France, aux termes de la loi du 31 mai 1924. L'article 17, ainsi que les articles 20, 22 et 23 de la Convention précitée, déterminent les conditions d'application de cette responsabilité (14).

En ce qui concerne les bagages, le maximum de responsabilité est fixé à 5.000 francs par cargaison ; pour les marchandises, la perte est remboursée sur la base de 250 francs par kilo.

Cette Convention est actuellement ratifiée par l'Espagne et la Tchécoslovaquie, la ratification de la Grande-Bretagne et celle de la Pologne suivront le vote du projet de loi actuellement devant les Chambres françaises. La ratification française sera d'une part acquise, avant la fin de la présente année. On peut donc espérer la mise en application de la dite Convention, pour le début de l'année 1932. Quant aux autres Etats signataires, ils ratifieront certainement après les puissances principales.

Appréciation. — L'originalité de la Convention réside dans la *présomption* de responsabilité du transporteur par air, sauf

(14) Art. 17. — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

preuve à sa charge d'avoir pris toutes les mesures raisonnables et normales, pour éviter le dommage. Ainsi, il aura à répondre des actes de ses préposés, *jusqu'à preuve de la diligence raisonnable*. Cette règle, suivant M. le Professeur RIPERT, a été empruntée à la loi anglaise et à la Convention Maritime Internationale sur les Transports par connaissance. Elle se résume pour le transporteur en la *preuve de l'absence de faute*, alors qu'en droit français on admet que cette preuve est insuffisante et qu'il est nécessaire de rapporter la preuve d'un cas de force majeure. La règle internationale instaurée par la présente Convention semble donc, dans une certaine mesure, plus favorable au transporteur que le droit français.

Cependant, on peut reprocher à la nouvelle Convention d'avoir fait bon marché de la vie des passagers ; le chiffre limite de 125.000 francs ne paraît pas, en effet, une indemnité suffisante. (Il est vrai que le système de l'assurance complémentaire peut jouer en l'espèce.)

Par contre, le présent régime a un avantage : celui de déterminer d'une façon certaine les responsabilités réciproques des exploitants et des assureurs.

Les Compagnies de navigation pourront mesurer nettement les risques à courir, établis sur quelque chose de certain, alors que beaucoup d'exploitants ne pouvaient et ne peuvent encore évaluer, même approximativement, les charges de leur entreprise en cas de catastrophes.

Quant aux assureurs, ils connaîtront, avec cette Convention, le maximum de leurs engagements. Il est vrai qu'antérieurement, ils avaient soin de garantir les passagers pour une somme forfaitaire, le surplus restant à la charge de l'assuré. D'ailleurs, on peut dire qu'à l'avenir, l'assurance aérienne deviendra une nécessité pour l'exploitant. Les Compagnies assureront certainement plus facilement les passagers, ceux-ci trouvant insuffisante la somme de 125.000 francs fixée conventionnellement. Il

s'en suivra pour les assureurs une augmentation de l'élément prime qui leur fait défaut actuellement.

La Convention de Varsovie reste encore un régime de faveur pour le transporteur aérien, puisque ce dernier sait que sa responsabilité, si elle est engagée, sera toujours limitée (sauf bien entendu, en cas de dol (17)).

Ce système constitue, en définitive, une transaction d'une nature sans doute assez complexe, suivant M. Maurice MASHINO, entre deux théories : la théorie de la faute et celle du risque, mais ce système, nous l'avons vu, quelles que soient les difficultés d'application qu'il présentera, est une amélioration sur

(15) Art. 20. — Le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que lui et ses proposés ont pris toutes les mesures nécessaires, pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(16) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous les autres égards, lui et ses proposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

(17) Contrairement au droit commun, qui veut que le transporteur soit responsable, sauf preuve à sa charge du cas fortuit ou de force majeure, on sait que lorsque la Convention sera ratifiée, le Transporteur Aérien sera déchargé de toute responsabilité.

a) Pour le transport des *passagers*, s'il prouve que lui et ses proposés ont pris toutes les mesures nécessaires et suffisantes pour éviter le dommage, ou s'il lui était impossible de les prendre.

En l'absence de cette preuve, il verra sa responsabilité limitée à 125.000 francs par victime, sauf en cas de dol, ou de faute de la victime.

b) Pour le transport des *marchandises*, le transporteur ne sera pas responsable en cas de faute de pilotage, de faute de conduite de l'aéronef ou de navigation et qu'à tous les autres égards, lui et ses proposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Dans les autres cas, la responsabilité pour perte des marchandises, est limitée à 250 francs par kilog. On sait que la délégation française aurait voulu que le transporteur fut déchargé pour les passagers, comme pour les marchandises, quand il y aurait eu faute de navigation, faute de pilotage ou faute de conduite de l'aéronef, comme en matière de transport maritime : cette thèse ne put cependant retenir l'attention des membres réunis à Varsovie.

les régimes antérieurs, puisqu'il unifiera la question si compliquée des législations et qu'il ouvre le chemin aux Conventions Internationales futures.

Pour conclure, disons avec M. SUDRE, qu'il n'est pas douteux que de pareilles conventions entraîneront des conséquences bien-faisantes, non seulement pour l'aviation, mais aussi pour la civilisation tout entière, « tout ce qui concourt, en effet, à étendre sur le monde un réseau d'entente et de conventions, augmente par là même la garantie de paix, tout en facilitant la prospérité des peuples et en développant la solidarité humaine ».

D. — *Evolution de la jurisprudence depuis l'origine à nos jours. Examen des principaux cas de Risques de l'Air soumis à l'appréciation des Tribunaux et de la Cour de Cassation.* — La loi du 31 mai 1924, que nous avons examinée, a eu pour effet de valider la clause d'exonération insérée par les transporteurs aériens sur les billets remis aux passagers. Mais, auparavant, tout autre était le système.

On sait que l'usage était, chez les transporteurs, d'insérer des clauses et cette loi, comme l'a indiqué M. le Professeur RIPERT, « semble avoir simplement voulu briser une jurisprudence qui se révélait hostile aux clauses d'irresponsabilité, en donnant une solution formelle pour la validité de cette clause ».

Il faut reconnaître que les Tribunaux et la Cour de Cassation firent montre d'une grande incertitude au sujet des affaires qui leur furent soumises, les avis différant suivant les tribunaux et parfois même, entre les Chambres d'un même tribunal. La question de la validité des clauses d'exonération en usage dans les entreprises avant l'application de la loi, n'a d'ailleurs été tranchée que tout dernièrement par un arrêt célèbre de la Cour de Cassation rendu en date du 12 mai 1930, dans une affaire MESAGERIES AÉRIENNES-CAROLL.

Pour se faire une idée exacte de la jurisprudence et de son évolution pendant ces dix dernières années, nous allons passer successivement en revue les principales affaires jugées sur la question de la responsabilité du transporteur aérien.

1° *La Compagnie des Messageries Aériennes contre Lambert*

Une des premières affaires soumises à l'appréciation des juges semble être l'affaire des MESSAGERIES AÉRIENNES contre LAMBERT, puisque le jugement du Tribunal Civil de la Seine est daté du 18 décembre 1922.

Il s'agissait d'une demande en dommages-intérêts formulée à la suite d'un accident contre un transporteur aérien.

Aux termes de ce jugement, la Compagnie fut jugée responsable de l'accident et condamnée au paiement d'une provision, en attendant le résultat de l'expertise ordonnée par le Tribunal.

La thèse du transporteur a échoué. Elle semblait cependant très soutenable. Celui-ci prétendait avoir droit à un régime de faveur, la responsabilité contractuelle ne pouvant être appliquée à son égard, mais bien la responsabilité délictuelle tempérée sans doute par le régime des clauses limitatives ou d'exonération. Ce régime se comprenait, disait-il, « dans un moyen de transport nouveau, non assimilable aux autres moyens de transport ordinaires, en raison des risques beaucoup plus graves courus par ceux qui en font usage ». Cependant le Tribunal a jugé « qu'en présence des termes généraux de l'article 1147 du Code Civil et de l'application plusieurs fois affirmée qui en a été faite par la Cour de Cassation, en matière de contrat de transport intervenant entre des personnes, il ne peut être fait exception aux principes qui régissent la matière en faisant application notamment de la responsabilité quasi-délictuelle et qu'il n'appartient pas aux tribunaux de créer un droit nouveau sous prétexte que ce dernier n'a pas encore atteint un degré de perfectionnement suffisant.

En outre, le Tribunal déclara « que la création d'un droit nouveau était du ressort du législateur » et jugea « la clause insérée contraire à l'ordre public, personne ne pouvant s'exonérer à l'avance de ses délits ou quasi-délits ». De plus, il faut dire que la jurisprudence à cette époque n'admettait ce genre d'exonération qu'en matière de transport de marchandises.

La Cour d'Appel de Paris (18) confirma la décision des premiers juges, considérant que le droit commun était applicable avant la loi du 31 mai 1924, et que cette loi n'avait pas d'effet rétroactif. Le point de vue de la jurisprudence était maintenu : à savoir que le transporteur reste responsable aux termes des articles 1147 et 1148 du Code Civil et qu'on ne peut décharger le transporteur aérien de cette obligation imposée à tous les transporteurs, pour le motif que les procédés dont ils disposent, ne seraient pas suffisamment perfectionnés et que les risques seraient d'une nature nouvelle (19).

2° Messageries Aériennes contre M^{me} Veuve Carroll

Assignée en 500.000 francs de dommages-intérêts par M^{me} veuve CAROLL, épouse d'un passager disparu au cours de la traversée Paris-Londres, à la suite de la chute de l'appareil survenue à environ deux kilomètres de Folkestone, la Compagnie des MESSAGERIES AÉRIENNES obtenait tout d'abord gain de cause devant le Tribunal Civil de la Seine en date du 3 décembre 1924, motif pris que la Compagnie n'avait commis aucune faute, l'accident étant la conséquence d'un cas fortuit. Il faut dire qu'une expertise avait été ordonnée par le Tribunal et M. le Professeur MARCHIS, commis. Celui-ci, à la suite de son enquête, n'avait pu retenir contre la Compagnie aucune négligence, l'appareil étant parti en bon état et le pilote étant en bonne santé au départ.

Le jugement indique d'ailleurs : « toutefois, le pilote semble, au-dessus de Folkestone, non seulement avoir perdu le contrôle de son appareil, mais encore avoir provoqué, pour une raison

(18) Par un arrêt du 23-11-28, 5^{me} Chambre, *Gazette du Palais*, 22 décembre 1928.

(19) Nous verrons plus loin que deux tribunaux de première instance, sont allés à l'encontre de cette jurisprudence, jugeant le transporteur aérien dans une situation spéciale, à raison des risques qu'il encourt, ce moyen de transport n'étant pas encore suffisamment expérimenté et éprouvé. Mais ces deux décisions n'ont pas fait jurisprudence.

que j'ignore (M. MARCHIS), une manœuvre catastrophique ». On ne pouvait donc appliquer aux MESSAGERIES AÉRIENNES les articles 1384 et suivants, aux termes desquels on est responsable des choses que l'on a sous sa garde cette responsabilité disparaissant par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure (la preuve d'un cas fortuit devant être considérée comme acquise par le fait que l'on n'a pu faire la preuve d'aucun vice de construction, et qu'il a été impossible de déterminer la cause de l'accident). C'est pourquoi le Tribunal mit la Compagnie des MESSAGERIES AÉRIENNES hors de cause.

Il y a lieu d'ajouter que le billet remis aux passagers comportait une clause d'exonération complète de responsabilités.

Il n'y avait, avant la loi du 31 mai 1924, aucune raison apparente de différencier le transport terrestre, du transport aérien, le transporteur aérien devant conduire (suivant l'article 1147) sains et saufs à destination les passagers qu'il avait pris en charge, sauf *preuve qui lui incombe* d'une cause étrangère, qui ne saurait lui être imputée.

Par contre, il faut reconnaître qu'aucun texte, avant la loi du 31 mai 1924, pas plus que l'ordre public, n'interdisait au transporteur aérien de *limiter* conventionnellement sa responsabilité pour les accidents autres que ceux provenant de sa faute personnelle, c'est-à-dire aux accidents inhérents à un mode de locomotion non encore parvenu à la perfection.

D'ailleurs, le jugement du 3 décembre 1924 fut l'objet d'un appel et l'affaire revint devant la Cour de Paris, qui infirma la décision des premiers juges, par un arrêt du 10 juin 1926, que nous allons examiner.

Cet arrêt condamnait la Compagnie des MESSAGERIES AÉRIENNES à verser à M^{me} veuve CAROLL la somme de 100.000 francs à titre de dommages-intérêts, le transport aérien, quoique moins sûr et moins au point, ne constituant pas une cause d'exonération (les *risques spéciaux* n'étant ignorés du transporteur).

Sans doute, les MESSAGERIES AÉRIENNES avaient inséré sur ses billets de passage, une clause d'exonération ainsi conçue : « Le

passager est transporté entièrement à ses propres risques et sous la condition expresse que la Compagnie ne sera pas responsable vis-à-vis du passager et de toutes autres personnes, de quelque perte ou dommage qui l'aurait atteint dans sa personne, ou dans les choses lui appartenant, soit par négligence ou faute dans la conduite de l'appareil par le pilote ou par tout autre préposé de la Compagnie, soit par suite d'une défectuosité quelconque de l'appareil, de la Compagnie ou de tout autre cause quelconque. »

Cette clause fit d'ailleurs l'objet, de la part du Tribunal, de l'attendu suivant, qu' « alors il faudrait démontrer l'accord du passager et notamment prouver que le texte a été porté à la connaissance du voyageur, la réception du billet ne constituant pas une adhésion formelle de la part du voyageur », et cependant on sait la jurisprudence de la Cour de Cassation en matière terrestre (20) :

« L'acceptation du billet contenant une clause d'exonération comporte ratification du passager. »

En outre, la Cour a ajouté le considérant suivant : « Sans rechercher si, dans chaque espèce, elle avait été portée d'une manière suffisante à la connaissance du voyageur, cette clause apparaît comme *radicalement* nulle, qu'elle écarte toute responsabilité, même contractuelle, à l'égard des fautes lourdes qui sont assimilables au dol et dont il n'est pas permis de s'exonérer à l'avance, qu'il n'appartient pas aux tribunaux de faire revivre pour partie, une clause qui, dans les termes où elle est formulée, est nécessairement entachée d'une *nullité absolue* ».

Le transporteur pourrait donc être appelé un jour à démontrer devant un tribunal l'acceptation du passager quant à l'étendue de la clause et notamment, à prouver que le texte a été porté d'une façon suffisante à la connaissance du voyageur, l'acceptation du billet de passage aérien ne constituant pas une

(20) Cour de Cassation, 11 février 1896. — Cour de Cassation, 21 novembre 1911.

adhésion formelle au même titre que la délivrance d'un billet de chemin de fer. Tout l'intérêt de cette question nous apparaîtra, lorsque nous examinerons les différentes législations européennes et notamment la législation tchèque.

Enfin, les articles 41 et 48 de la loi du 31 mai 1924 sont venus pour l'avenir ; en outre, ils sont rédigés dans un tout autre esprit ; l'exonération de responsabilité ne joue que pour des cas bien déterminés, tels que le Risque de l'Air et la faute de navigation « n'autorisant la stipulation de non-responsabilité, ni en ce qui concerne les fautes personnelles du transporteur, ni à l'égard des responsabilités qui lui incombent, tant de son fait, que de celui de ses préposés pour le chargement, la conservation et la livraison des marchandises et des personnes ».

La Cour concluait en jugeant radicalement nulle cette clause « convenue d'avance et exclusive de toute responsabilité », la jurisprudence n'ayant substitué que pour l'avenir, la responsabilité délictuelle du transporteur.

Un pourvoi en Cassation fut introduit, et la Cour de Cassation rendit, en date du 12 mai 1930, un arrêt célèbre qui tranche définitivement la question de la validité des clauses en usage avant l'application de la loi du 31 mai 1924 : la Cour de Cassation cassait l'arrêt de la Cour de Paris et renvoyait l'affaire devant la Cour de Rouen.

On sait que l'on reprochait aux transporteurs d'utiliser une clause conçue d'une manière trop générale : les transporteurs invoquaient le Risque de l'Air à titre de cause générale et absolue, non imputable à eux, sans préciser aucune circonstance particulière susceptible de leur attribuer ce caractère. La Cour de Cassation, dans son arrêt du 12 mai 1930, déclarait qu'« elle (la clause) est libellée en termes tellement généraux, que les clauses actuellement validées ont une portée beaucoup moins large que celle qui est invoquée ; elles ne couvrent pas, en effet, les fautes personnelles du transporteur ou de ses préposés (terrestres) ». En outre, « que rien n'autorisait la Cour d'Appel à refuser effet à la Convention, alors qu'il était possible de dis-

tinguer, suivant les conséquences juridiques, qu'on entendait en tirer ce qu'elle avait de licite, ou ce qu'elle contenait d'inopérant ou contraire à l'ordre public ».

Il faut dire que les MESSAGERIES AÉRIENNES invoquaient la clause, non pas pour se décharger d'une responsabilité qui aurait pu être la conséquence d'une faute lourde, car l'expertise ne put imputer à charge de cette Compagnie, même une négligence, mais pour se décharger des conséquences d'un Risque de l'Air éventuel ou d'une faute de navigation non établie de son préposé.

Cet arrêt très important sanctionnait d'une façon formelle le principe de la validité conventionnelle de la clause d'exonération de responsabilité, en se basant sur l'article 1134 du Code Civil sur la liberté des Conventions (21).

*3° Compagnie Latécoère contre M^{me} Veuve de Courson
de Villeneuve*

Une autre affaire se présentait sous le même jour. Il s'agissait d'une demande en dommages-intérêts formulée par la veuve d'un passager tué à la suite de la chute d'un appareil.

Le jugement fut rendu par le Tribunal Civil de Paris en date du 23 juillet 1924. Ce jugement validait la clause d'exonération et déboutait M^{me} veuve DE COURSON DE VILLENEUVE du chef de sa demande.

Bien que la jurisprudence considérait à cette date le transporteur aérien responsable au même titre que les autres transporteurs, conformément aux articles 1147 et 1148 du Code Civil, aucune disposition législative spéciale concernant le transport des passagers par voie aérienne n'existant, quoique le risque ne soit pas le même, le Tribunal de la Seine jugea, contre cette juris-

(21) Les conventions légalement formées, tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi.

prudence dont nous avons déjà parlé dans l'affaire MESSAGERIES AÉRIENNES contre LAMBERT (Cour de Paris, 18 novembre 1925), que si les transporteurs assument ordinairement contractuellement l'obligation de garantir la sécurité des passagers, c'est qu'il s'agit de transports effectués par des voies et des moyens éprouvés de longue date et communément pratiqués, et qu'il ne pouvait pas en être de même pour les transports aériens. Le voyageur sait bien qu'il court un risque, et que l'on ne peut, par là même, lui accorder la même sécurité que dans les moyens de locomotion usités de longue date.

Ce jugement n'a pas fait cependant jurisprudence puisqu'il a été confirmé en deuxième instance par la Cour de Paris, mais sur d'autres motifs, le motif précité ayant été entièrement écarté.

La Cour de Paris a jugé « qu'il convient de se fonder sur l'intention présumée des contractants, pour admettre que le transporteur doit rendre le voyageur sain et sauf à destination, à moins qu'il ne justifie que l'inexécution de son obligation provient d'une cause étrangère, qui ne saurait lui être imputée, cette règle s'applique aux transports aériens comme aux transports terrestres et maritimes, qu'elle est si certaine, que le législateur a cru devoir intervenir le 31 mai 1924, pour réglementer une question permettant aux transporteurs aériens de limiter leur responsabilité ».

Un arrêt de la 5^e Chambre de la Cour de Paris, rendu le 4 février 1927 confirma la décision des premiers juges, déboutant la demanderesse et la condamnant aux dépens, motif pris « qu'il n'est pas contesté que le titre de transport accepté par DE COURSON DE VILLENEUVE porte en son article 6 une clause d'irresponsabilité, que dans l'intention des parties, cette clause avait pour objet d'exclure la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle, que si il y avait lieu d'envisager une responsabilité délictuelle, l'objet de la convention étant contraire à l'ordre public, toutes les dispositions des conventions concernant cet objet devraient être considérées comme ne pouvant produire effet, qu'il n'est pas interdit par les règles du Code Civil de

limiter ou faire disparaître une responsabilité contractuelle » ;
« que, par suite, les conventions relatives à cet objet doivent
être appliquées ».

4° *Société de Propagande Aéronautique contre Guillot
et Gauthier*

Parmi les affaires intéressant la matière que nous examinons, il y a lieu de citer également une affaire SOCIÉTÉ DE PROPAGANDE AÉRONAUTIQUE contre GUILLOT et GAUTHIER, qui a été plaidée devant le Tribunal Civil de Vienne.

Le Tribunal, suivant jugement du 4 décembre 1924, a tranché la question dans le même sens que les juges de Paris, dans l'affaire MESSAGERIES AÉRIENNES-LAMBERT.

Cette affaire a d'ailleurs fait l'objet d'un appel. Un arrêt fut, en effet, rendu par la Cour de Grenoble, en date du 25 mars 1925.

Il s'agissait, dans cette instance, d'une situation un peu particulière, en ce sens qu'on se trouvait en présence, non pas d'un véritable transporteur, mais plutôt d'une organisation de promenades aériennes dite « de propagande », de ce qu'on a convenu d'appeler « baptêmes de l'air ».

Le Tribunal de Vienne, assimilant l'un et l'autre transporteur, leur appliquait le même principe de responsabilité, bien que la Société arguait que l'on ne pouvait considérer comme une rémunération les 50 francs réclamés à chaque passager ; qu'en outre le voyage était effectué en fait, presque à titre gratuit (ce qui ne pouvait être retenu, le contrat intervenu étant toujours un contrat de transport, alors surtout que cette Société avait été spécialement créée pour les voyages de propagande) ; « qu'en effet, tout contrat de transport de personnes engendre les mêmes obligations, quel que soit son mode ancien ou nouveau et les dangers plus ou moins grands, réels ou discutables que ce mode peut présenter ; faire une distinction à cet égard au jour de l'accident, serait au moins non seulement parfaitement arbitraire en présumant une volonté des parties contractantes

demeurées seulement purement hypothétique, mais encore illégale de la part du juge qui empiéterait sur les pouvoirs législatifs ».

On ne pouvait, d'autre part, appliquer la loi du 31 mai 1924 et faire jouer la clause d'exonération rendue possible par cette loi, celle-ci ne pouvant avoir un effet rétroactif (22).

Il y a lieu, toutefois, de noter dans les attendus de ce jugement, une inexactitude. Les juges ont dit qu'en autorisant les clauses d'exonération de responsabilité, le Code de l'Air a introduit « une disposition exceptionnelle qui était expressément nécessaire pour produire cet effet contraire à l'essence même du contrat et à la règle que nul ne peut à l'avance se décharger des conséquences de ses délits ou quasi-délits ».

M. le Professeur RIPERT a relevé cette inexactitude, en faisant remarquer que « la loi du 31 mai 1924 ne permet pas au transporteur de se décharger de ses délits personnels, puisque malgré la clause, le transporteur reste responsable dans le cas où l'appareil était en mauvais état de navigation au départ. Elle a simplement voulu briser une jurisprudence, qui se révélait défavorable aux clauses de non-responsabilité, en donnant une solution formelle pour la validité de ces clauses. Mais il ne faudrait pas en conclure, que la disposition édictée est contraire au droit commun. La règle exceptionnelle, c'est celle qui résulte de la loi Rabier du 17 mars 1905, introduite dans l'article 103 du Code de Commerce. Les articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924 écartent l'application de cette loi en matière de transport aérien. C'est ce transport qui est soumis aujourd'hui au droit commun de la liberté contractuelle ».

Ce jugement, qui condamnait les transporteurs au paiement d'une provision de 5.000 francs (une expertise devant fixer ultérieurement le montant des dommages), fut l'objet d'un appel

(22) On sait que sur ce point, il y a lieu de faire une discrimination, quant à l'étendue de la clause et ses cas d'application.

devant la Cour de Grenoble en date du 25 mars 1925. La première Chambre civile de ce Tribunal rendit, ainsi que nous l'avons dit, un arrêt confirmatif du premier jugement. L'arrêt sortira « son plein et entier effet » sur la question provision, et renvoyait devant le Tribunal, pour être suivi sur l'expertise ordonnée par le Tribunal, suivant jugement du 4 décembre 1924.

La Cour, dans son arrêt, déclarait « que les risques spéciaux du transport aérien ne sauraient non seulement décharger le transporteur de l'obligation de sécurité qu'il a envers les passagers, le perfectionnement, les transformations ou les innovations des moyens de transport ne peuvent modifier les obligations des contrats de transport » ; « mais cette obligation est d'autant plus stricte, que le public est habituellement renseigné insuffisamment sur les dangers encore inhérents à ce nouveau mode de locomotion qu'on met à sa disposition, qu'on ne saurait assimiler le Risque de l'Air, élément utilisé par l'aviation, à la cause étrangère qu'on ne peut ni prévoir, ni empêcher » (23).

« Considérant, au surplus, que le législateur du 31 mai 1924 n'a fait que confirmer la thèse juridique de l'obligation contractuelle du transporteur, lorsque par une disposition spéciale et exceptionnelle, dans le but de favoriser l'essor et d'aider au développement de ce transport nouveau et plein de promesses pour l'avenir, il a voulu limiter la responsabilité du transporteur par avion et lui a permis, dans les articles 42 et 43, de s'exonérer, par une clause expresse portée à la connaissance du public, de la responsabilité qui lui incombe à raison des Risques de l'Air et des fautes commises par toutes personnes employées à bord, dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises » (24).

(23) La Cour avait défini le Risque de l'Air, comme un cas fortuit ou de force majeure, alors que le tribunal donnait du Risque de l'Air, la définition suivante : « Ce qui comprend les cas évidemment non expliqués d'accidents ».

(24) R. J. L. A., 1925. M. RIPERT, page 3.

5° *Compagnie Franco-Roumaine contre Evans et autres*

Une des plus importantes affaires par le nombre des passagers tués et l'importance des dommages-intérêts alloués aux ayants-droits est certainement l'affaire COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE contre EVANS et autres.

Il s'agissait d'un accident survenu à Saverne, qui fit cinq victimes, dont quatre passagers, tous d'une certaine situation sociale ; celui-ci fut causé en grande partie par les éléments atmosphériques qui entraînèrent le pilote à commettre une faute de pilotage en virant à cent mètres du sol, avec son moteur à l'extrême ralenti.

Il s'en suivit des procès, les parents des victimes ayant actionné le transporteur, malgré la clause d'exonération portée sur les billets.

Un jugement fut d'abord rendu en date du 30 octobre 1924, puis l'affaire fut portée devant la Cour le 10 juin 1926. La première Chambre de la Cour d'Appel de Paris rendit un arrêt jugeant la clause d'exonération inapplicable, parce que libellée en termes tellement généraux, elle écartait toute responsabilité contractuelle, même à l'égard des fautes lourdes.

L'arrêt rendu par la Cour en date du 10 juin 1926, s'appliquait également à l'affaire MESSAGERIES AÉRIENNES-CAROLL, dont nous avons déjà parlé, la Cour ayant surtout jugé la question du principe de la validité des clauses.

D'ailleurs, la Cour de Cassation fut saisie et, le 11 février 1931, elle rendait un arrêt annulant l'arrêt de la Cour de Paris et renvoyant l'affaire devant la Cour d'Appel de Rouen.

Nous estimons nécessaire néanmoins d'examiner d'un peu plus près dans quelles conditions fut rendu le jugement du 30 octobre 1924 : L'adversaire invoquait l'application de l'article 1147 du Code Civil, en l'absence de preuve d'une faute à la charge du transporteur et soutenait que la responsabilité était contractuelle et non pas délictuelle. Le Tribunal a stipulé que la responsabilité du transporteur aérien restait contrac-

tuelle, étant fondée sur l'obligation de garantie prise par le transporteur et acceptée par le voyageur ; mais qu'en l'espèce, le voyageur gardait pour lui les risques de transport, alors surtout qu'une clause d'exonération avait été insérée sur les billets.

Il faut reconnaître que dans cette affaire, les juges s'inspirèrent nettement de l'esprit de la loi du 31 mai 1924, sans toutefois lui faire jouer un effet rétroactif. Cependant, contrairement aux juges de Vienne, le Tribunal de Commerce de la Seine, par son jugement précité, ne condamnait pas la clause de non-responsabilité, mais s'en inspirait toutefois dans la recherche de la responsabilité. Il y avait là, sans contredit, une opposition formelle de doctrine sur cette question, puisque le Tribunal reconnaissait une clause que les juges de Vienne (suivant jugement du 4 décembre 1924) jugeaient non-opposable et interdite.

C'est pourquoi la sixième Chambre du Tribunal de Commerce de la Seine débouta les demandeurs, en arguant qu'en matière de navigation aérienne, moyen de transport encore insuffisamment éprouvé, il ne pouvait être question de responsabilité contractuelle et qu'en l'absence de loi formelle, il fallait s'en tenir au droit commun, basé sur la liberté des contrats et reconnaître la validité de la clause de non-responsabilité, inscrite au dos du billet de passage, puisqu'elle ne faisait, en définitive, qu'effectuer le renversement de la preuve au bénéfice du transporteur (c'est-à-dire mettait cette preuve à la charge du voyageur).

Quant à l'arrêt de la Cour de Cassation du 11 février 1931, nous allons en dire maintenant quelques mots (il fut rendu dans l'affaire COMPAGNIE ROUMAINE contre LEFILS — l'une des quatre victimes de l'accident).

Nous rappelons pour mémoire les raisons des juges de la Cour d'Appel de Paris, pour enlever toute portée juridique à la clause apposée par le transporteur : cette clause était exclusive de toute responsabilité, elle fut jugée radicalement nulle, ne pouvant produire un effet même partiel dans les limites tracées par ces dispositions. De plus, la loi du 31 mai 1924 ne

pouvait avoir un effet rétroactif, les exonérations visées aux articles 42 et 48 étant et restant encore spécialement limitées aux cas de Risque de l'Air et aux fautes des préposés navigants.

C'est donc plutôt sur l'esprit de la loi que sur son texte, que la décision de la Cour d'Appel était basée, car l'article 103 du Code de Commerce prohibant les clauses de non-responsabilité, ne vise expressément que le transport des marchandises. Cela est si vrai, d'ailleurs, que jusqu'à l'arrêt du 27 janvier 1913 de la Cour de Cassation, la jurisprudence déclarait ce texte inapplicable au transport des voyageurs (25).

Il fallut l'interprétation de la Cour de Cassation pour trancher définitivement la question de la validité des clauses insérées antérieurement à la loi du 31 mai 1924, par les transporteurs aériens.

Nous avons vu que la doctrine était divisée, que la plupart considéraient la clause *comme nulle* à raison de sa généralité, qui n'excluait pas la faute lourde, sans admettre qu'elle puisse jouer *partiellement*, c'est-à-dire dans la mesure où l'exonération aurait pu paraître correspondre avec celle autorisée par les articles 42 et 48 de la loi précitée.

La Cour de Cassation trancha définitivement la question, en déclarant qu'il était facile de distinguer, suivant les conséquences juridiques qu'on entendait en tirer, ce que cette clause avait de valable et ce qu'elle contenait d'inopérant, comme *contraire* à l'ordre public :

« Attendu que la Compagnie de navigation opposait à la demande de dommages-intérêts formée par son mari survivant, une disposition imprimée sur les billets délivrés aux passagers et aux termes de laquelle la Compagnie déclinait toute responsabilité, à raison des dommages causés aux personnes ou aux choses transportées, le transport aérien différant essentiellement des autres modes de transport précédemment usités.

(25) Cour de Caen, 5 février 1907. — Cour de Toulouse 8 avril 1908. — Dalloz, 1909-2-24.

« Attendu que l'arrêt attaqué, qui déclare expressément ne point rechercher si, en l'espèce, cette clause a été portée d'une manière suffisante à la connaissance du voyageur, se borne à l'écarter du débat par le motif qu'elle est libellée en termes si généraux, qu'elle tendrait à exonérer le transporteur de la responsabilité même de son délit ou de sa faute lourde, et qu'il n'appartient pas aux tribunaux, de donner effet pour partie à une stipulation qui, dans les termes où elle est formulée, est nécessairement entachée d'une nullité absolue.

« Mais attendu que la disposition litigieuse n'était pas invoquée par la Compagnie pour se décharger de ces conséquences de sa faute personnelle, qu'elle ne s'en prévalait que pour écarter la responsabilité qu'en dehors de toute faute démontrée, le demandeur à l'action prétendait faire résulter, à sa charge, des principes généraux du contrat de transport, que rien n'autorisait la Cour d'Appel à refuser effet, dans cette mesure, à la convention prétendue des parties.

« D'où il suit qu'en faisant, par le seul motif qu'il a relevé, abstraction de la clause invoquée pour statuer suivant les principes ordinaires du droit, l'arrêt n'a point donné une base légale à sa décision. »

Dès lors, la clause imprimée sur les billets délivrés aux passagers, portant que ceux-ci sont transportés à leurs propres risques, ne saurait être déclarée nulle dans son ensemble, en ce que libellée en termes généraux, elle tendrait à exonérer le transporteur de sa faute personnelle, de ses délits ou de sa faute lourde équivalente au dol. Comme l'a fait très justement remarquer M. G. PICARD, Professeur à la Faculté de droit, il n'y avait aucune raison de refuser effet à une convention des parties, alors surtout qu'elle était licite, la seule chose que la Cour de Paris aurait dû rechercher et préciser, c'est si cette clause avait été portée d'une manière suffisante à la connaissance du passager.

Pour conclure, nous pouvons dire avec M. le Professeur

PICARD (26), qu'actuellement, la jurisprudence la plus répandue reconnaît *illicite toute clause de non-responsabilité*, insérée avant l'application de la loi du 31 mai 1924, ayant pour objet de soustraire l'une des parties à toute responsabilité délictuelle. Au contraire, une clause ayant pour objet de supprimer toute responsabilité contractuelle ou de la limiter, reste valable, le cas de faute lourde étant excepté (27).—

On résume l'effet des clauses, en disant qu'elles entraînent le renversement de la preuve, la victime du dommage ayant toujours le droit de démontrer que le dommage a été causé par une faute de l'autre partie (28).

6° Affaire C. I. D. N. A. contre Delorme

Telles sont les espèces soumises aux Tribunaux et à la Cour, avant l'application de la loi du 31 mai 1924.

La loi du 31 mai 1924 a cependant eu à notre connaissance une application sur la question de la validité de la clause d'exonération prévue aux articles 42 et 48. Il s'agit de l'affaire C. I. D. N. A. contre Delorme, plaidée devant le Tribunal de Commerce de la Seine et qui a fait l'objet d'un jugement de la 8^e Chambre en date du 15 mars 1929.

Il s'agissait de l'action en dommages-intérêts intentée par un passager ayant eu le bras cassé à la suite du capotage de l'appareil, effectuant le voyage Strasbourg-Paris. L'avion n'avait pu s'élever et le pilote avait dû atterrir brusquement pour éviter une ligne de force. Il y avait là, à n'en pas douter, un cas de Risque de l'Air visé par la loi, le pilote ayant agi au mieux (il était mort d'ailleurs, au cours de l'accident).

(26) *Recueil périodique des assurances terrestres*, p. 894.

(27) Civil, 6 mars 1912. — Civil, 9 novembre 1915.

(28) Cour de Cassation, Chambre Civile, 12 mai 1930. — Messageries Aériennes, contre CAROLL. — Cour de Cassation, Chambre Civile, 21 juillet 1930. — Latecoère, contre DE COURSON.

L'adversaire opposait que l'appareil était défectueux, ce qui ne pouvait être démontré, puisque le Bureau Véritas avait visité l'avion avant l'accident. Il prétendait en outre que la clause insérée sur le billet ne permettait pas à la Compagnie de s'exonérer de ses fautes délictuelles ou personnelles.

Le Tribunal, tablant sur le fait que l'appareil et le pilote étaient, au point de vue légal, en parfaite règle, que l'accident était la conséquence d'un des risques visés par les articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, concluait à la validité de la clause d'exonération, la faute de la Compagnie n'ayant pu être rapportée par l'adversaire.

Cette affaire étant la première soumise à l'appréciation des tribunaux, nous en rappelons les attendus suivants :

« Attendu que, conformément à la loi du 31 mai 1924, la C. I. D. N. A. avait eu soin de stipuler dans ledit billet délivré à DELORME, qu'elle s'exonérait de la responsabilité pouvant lui incomber, à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord, dans la conduite des appareils.

« Attendu qu'il n'est pas justifié que l'accident du 8 novembre 1927 soit dû à une négligence quelconque de la C. I. D. N. A., dans la mise au point de l'appareil F.-170.

« Qu'on se trouve en présence d'un Risque de l'Air, ledit appareil ayant dû, pour éviter une ligne de fils à haute tension, atterrir dans un champ où il capota sur un caniveau.

« Attendu que la clause d'exonération prévue par la C. I. D. N. A. et portée sur le billet, doit donc recevoir son application.

« Que DELORME n'apportant pas la preuve d'une faute de la C. I. D. N. A., cause génératrice de l'accident, sa demande manque de base et doit être rejetée. »

Ainsi donc, tout en validant la clause de non-responsabilité, on peut penser qu'en ce qui concerne la preuve de l'acceptation la jurisprudence se montrera à l'avenir plus difficile en

matière de transport par air, qu'en matière de transport par quelque autre moyen.

Il semble, en effet, que la Compagnie de navigation pourrait être appelée un jour à faire la preuve de l'acceptation des conditions du transport par le passager. Nous avons déjà dit que dans un arrêt de la Cour de Paris rendu dans une affaire MESSAGERIES AÉRIENNES-Veuve CAROLL, en date du 10 juin 1926, cette tendance s'était déjà manifestée. La Cour, en effet, précisait : « Sans rechercher si, dans chaque espèce, elle avait été portée d'une manière suffisante, à la connaissance du voyageur, cette clause apparaît comme radicalement nulle ».

Le fait d'insérer sur un billet une clause d'exonération pourra un jour ne pas être suffisant. Il se peut qu'à l'occasion d'un procès un transporteur aérien soit obligé, un jour, à faire la preuve de l'acceptation du passager ?

Nous verrons d'ailleurs, lorsque nous examinerons les jurisprudences étrangères, notamment la question des assurances, la solution proposée permettant de mettre le transporteur dans une situation plus favorable, l'acceptation tacite du passager étant toujours difficile à démontrer. Cette affaire n'ayant pas été portée devant la Cour, nous ne connaissons pas quelle serait la mentalité actuelle des juges de deuxième instance.

Néanmoins, il y a un précédent. Il est donc utile au transporteur de prévoir les conséquences futures d'un procès.

Parmi les affaires pendantes devant les tribunaux, on peut citer celle de la C. I. D. N. A. contre DE PRANC, qui a été portée devant le Tribunal Civil de la Seine.

Il s'agit d'une affaire tombant sous l'application de la loi du 31 mai 1924, l'accident étant postérieur à cette loi.

C'est une demande en dommages-intérêts de 500.000 francs formulée par les ayant-droits d'un passager tué à la suite de la chute d'un appareil de transport.

L'argument majeur de l'adversaire réside en ceci : il n'a pas été établi que M. DE PRANC avait accepté la clause insérée sur le billet de passage. Cette acceptation ne peut, en effet, résulter

ni des présomptions, ni du fait que sur le titre de transport figurait la clause d'exonération. De plus, l'absence de toute signature apposée par le passager sur le billet ne permet pas à la Compagnie de prétendre que celui-ci a lu et approuvé le règlement de transport énoncé au verso du billet.

S'agissant d'un accident consécutif à un Risque de l'Air caractérisé, nous voyons que la question de la ratification formelle par le passager peut être capitale, pour l'issue d'un procès. L'avenir nous dira si le tribunal s'arrêtera à cette question, naturellement d'une grande importance pour le transporteur.

Pour le moment, l'instance est toujours pendante, un jugement ordonnant enquête devant experts, ayant été rendu le 28 mai 1929.

Etant donné l'expertise en cours, nous ne nous arrêterons pas sur les circonstances de l'accident qui, cependant, auraient été des plus intéressantes à étudier.

Une autre affaire *C. I. D. N. A. contre Couteaux*, est également en instance devant le Tribunal de Commerce de la Seine. Il s'agit du même accident, mais l'affaire n'a pas été posée sur le même terrain.

L'adversaire vise, en effet, l'application de l'article 1147 qui oblige le transporteur à conduire sain et sauf son passager à destination. La demande formulée s'élève à la somme de 200.000 francs.

Les mêmes observations, que nous avons faites pour l'affaire précitée, s'appliquent également à ce procès : l'adversaire soutient que le transporteur doit être régi par l'article 1147 du Code Civil ; cette argumentation ne peut retenir l'attention du juge.

Affaires diverses : Il nous reste encore à examiner dans la jurisprudence deux affaires très intéressantes, qui ont été soumises à l'appréciation des juges ; deux procès qui ont eu un certain retentissement : l'affaire *Ronserail contre Compagnie Le Zénith* et l'affaire *Veuve Amans contre Veuve Charrier*.

1° Dans l'affaire *Ronserail contre Compagnie Le Zénith*, cette

dernière était assignée par M^{me} veuve RONSERAIL en paiement de la somme de 100.000 francs, à la suite d'un accident mortel survenu à son mari. La chute de l'appareil s'était produite au cours de démonstrations effectuées par M. RONSERAIL pour le compte d'un cirque ambulante. L'enquête effectuée avait précisé que le pilote avait fait un looping au moment où la catastrophe s'était produite.

En dehors de la question de la validité du contrat d'assurance, qui n'avait pas été régularisée au moment de l'accident, la chute était consécutive à un vol acrobatique. Or, le vol acrobatique était formellement exclu de la garantie.

D'autre part, l'acrobatie en question avait été effectuée avec un appareil non classé à cet effet (il s'agissait d'un appareil SPAD construction 1921, alors que la proposition d'assurance mentionnait un avion SPAD 1924 : « Attendu que la Compagnie LE ZÉNITH, ainsi que le mentionne sa police, entendait assurer un appareil SPAD construction juillet 1924 à deux places. Qu'ainsi donc, il n'existait pas d'accord entre les parties sur le risque à couvrir.

« Qu'il est à peine besoin de faire remarquer que la date de construction d'un appareil et de sa mise en service, joue une importance capitale en cette matière, à raison des efforts anormaux que supportent les avions, du traitement auquel ils sont soumis, et des progrès constants que déterminent, suivant l'année de leur construction, des modifications essentielles dans l'appréciation du risque.

« Qu'il est de toute évidence que si LE ZÉNITH avait su que RONSERAIL montait un SPAD 1921, comme le risque à courir était plus considérable qu'avec un SPAD 1924, elle aurait exigé une prime plus élevée. »

Dans ces conditions, les assureurs n'avaient pu apprécier le risque, et ceux-ci ne pouvaient qu'invoquer la déchéance de leur contrat, même si celui-ci avait été régularisé avant l'accident.

Un jugement fut rendu par le Tribunal de Mont-de-Marsan en date du 27 janvier 1926.

L'affaire fut portée devant la Cour d'Appel d'Agen et un arrêt confirmatif fut rendu par les juges de deuxième instance en date du 24 janvier 1927.

2° Dans l'affaire *Veuve Amans contre Veuve Charrier*, il s'agissait de l'action intentée par la veuve du mécanicien qui voulait rendre responsable d'un accident la famille d'un pilote à l'entraînement, qui l'avait emmené dans un appareil du Centre Civil. L'accident était la conséquence d'un Risque de l'Air. Cependant, les premiers juges rendirent un jugement condamnant la famille AMANS. Cette décision fut réformée par la Cour de Montpellier dans un arrêt du 2 juillet 1930, le pilote ayant agi au mieux dans les circonstances où l'accident s'était produit. L'expertise établit, en effet, que peu après le départ de l'avion, une motte de terre projetée par les roues avait entraîné la rupture de l'hélice :

« Attendu qu'il est constant qu'avant la chute de l'avion le témoin DEYDIER a vu un morceau de 40 à 60 centimètres se détacher de l'hélice et tomber sur le sol.

« Que cette rupture de la pale de l'hélice a produit un bruit de claquement entendu par M. VERRION, Directeur du Centre, qui se trouvait dans son bureau et a certainement influencé de manière sérieuse la marche de l'avion, en produisant une vibration forte et anormale qui a obligé le pilote à interrompre son vol et à envisager, d'urgence, les moyens d'éviter le danger qui en résultait ».

« Attendu qu'il est assez facile de discuter, après coup, l'opportunité de la manœuvre choisie, en raison de l'importance de l'avarie constatée, mais que le pilote est beaucoup moins bien placé que les témoins ou les experts pour juger immédiatement des conséquences d'une rupture de l'hélice, dont il ne peut en apprécier la gravité, alors que les vibrations et le déséquilibre de l'avion imposent une décision rapide ».

Ce procès a posé pour la première fois, en matière de transport aérien, la question de la responsabilité des pilotes à l'égard d'un passager bénévole.

Il y a lieu de remarquer que pour être génératrice de responsabilité, la faute du pilote doit avoir augmenté les risques *prévisibles et normaux* de la navigation aérienne et doit être appréciée en tenant compte de la liberté qu'en cas de péril imminent l'aviateur doit nécessairement avoir de choisir les moyens de sauvetage opportuns sans être lié par des règles absolument impératives.

En conséquence, on ne peut considérer que le pilote commet une faute, lorsque, comme dans le cas présent, son hélice s'étant brisée en cours de vol, il a fait preuve de sang-froid et de compétence, en tentant des manœuvres de virage et de redressement, qui pour être dangereuses ne doivent pas être considérées comme imprudentes, dans de pareilles conditions, alors qu'un atterrissage effectué sur place, aurait certainement provoqué le capotage et, éventuellement, l'incendie de l'appareil.

Dès lors, si une fois la chute commencée cette manœuvre a été rendue impossible par l'insuffisance de hauteur, on ne peut déclarer un pilote responsable de l'accident.

Tels sont les principaux attendus qui déterminèrent les juges de la Cour d'Appel de Montpellier.

Cet arrêt est très intéressant, car il précise, en l'absence de toute disposition sur le transport gratuit, d'après quels principes il convenait d'apprécier la responsabilité du pilote : c'est, en effet, en pareil cas, à l'article 51 de la loi du 31 mai 1924 (29) qu'il faut se référer (l'article 51 n'étant au fond qu'une référence de l'article 1382 du Code Civil).

En outre, il y a lieu de signaler que les juges, dans cette affaire, se sont inspirés très certainement de la jurisprudence actuelle en matière de transports gratuits par automobile qui, nous le rappelons, exige la preuve de la faute du transpor-

(29) « Les Pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de « se conformer aux règlements relatifs à la Police de la circulation à « route, à feu et à signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages ».

teur (30) (voir Cassation, Civil, 11 juin 1928, *Recueil Périodique*, 1928, p. 356).

On peut citer encore, parmi les affaires récemment jugées, une affaire intéressante en ce sens qu'elle a porté devant le Tribunal la question de la responsabilité des concessionnaires des centres d'entraînements des Pilotes Civils.

M. RIEL, pilote de réserve à l'entraînement au Centre d'Orly, avait été blessé très grièvement à la suite d'une chute d'avion survenue alors qu'il se trouvait à bord d'un appareil avec le moniteur GUINET, l'avion étant à double-commande.

L'accident s'était produit peu après une acrobatie effectuée à basse altitude et dont l'origine ne put être déterminée après enquête, le moniteur ayant été tué.

L'appareil ayant effectué deux « tonnes » consécutifs, M. RIEL prétendait que la responsabilité de la Société était engagée à raison de la faute du préposé qui, *selon lui*, pilotait l'appareil au moment où l'accident s'était produit.

Le Tribunal Civil de la Seine, suivant jugement du 21 mai 1931, débouta M. RIEL de sa demande en 200.000 francs de dommages-intérêts, estimant que ce dernier ne pouvait prétendre qu'au bénéfice de l'assurance « Individuelle » prévue dans le contrat passé entre le concessionnaire des centres et l'Etat, à moins de rapporter la preuve de la faute lourde du préposé.

Cette preuve était évidemment très difficile à rapporter, étant donné les circonstances de l'accident. C'est probablement la raison pour laquelle le blessé se décida à accepter le règlement proposé par les assureurs, règlement établi en fonction du degré d'invalidité et conformément aux conditions de la Police « Individuelle ».

(30) *Recueil Périodique des Assurances*, page 512.

CHAPITRE V

Le Risque de l'Air, question Internationale

- I. — Problèmes internationaux soulevés pour une ligne transeuropéenne, en cas d'accident à des tiers transportés. La Responsabilité du transporteur reste une question de frontière.
- II. — Examen des principales législations européennes et spécialement celles de l'Europe centrale. Leur appréciation sur le Risque de l'Air et sur la validité des clauses. Hongrie, Autriche, Bulgarie, Roumanie, Pologne, Turquie, Yougoslavie, Italie, Allemagne, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie U.R.S.S., Belgique.

I. — Dépourvue de points de comparaison avec les autres moyens de transport, il eût semblé que l'Aéronautique eût dû créer et avoir pour elle un droit nouveau. Nous avons vu cependant, en ce qui concerne notre pays, que ce n'est pas cette solution qui fut adoptée par les juristes, ceux-ci cherchèrent à rattacher le présent au passé.

En France, ainsi que nous l'avons exposé précédemment, la responsabilité du transporteur en général, est par essence *contractuelle*, c'est-à-dire que le voyageur n'a qu'une preuve à rapporter, celle de l'accident et des conséquences qui s'en suivirent pour lui. On sait qu'un régime particulier a été instauré pour le transporteur aérien : c'est un régime de responsabilité contractuelle basé sur l'article 1147 du Code Civil et suivants, tempérés par les clauses d'exonération. Mais ce régime d'except-

tion ne joue que pour les cas de Risque de l'Air et de fautes des préposés navigants : c'est un régime spécial, puisque la clause écartera la responsabilité *contractuelle*, pour ne laisser que la responsabilité *délictuelle*.

Le régime de la loi du 31 mai 1924, qui valide la clause d'exonération, a cependant conduit à des anomalies choquantes, du fait de la complexité des législations des pays survolés. Ainsi, sur la ligne Lyon-Genève, la loi française joue au départ de Lyon. Si donc un accident se produit sur le territoire français, c'est le régime de la loi du 31 mai 1924 qui s'applique (articles 42 et 48). L'accident se produit-il, au contraire, à l'arrivée, seule la loi suisse pourra s'appliquer et le transporteur sera obligé d'indemniser les victimes à raison de 15.000 francs suisses par victime.

Cette situation a été longtemps la même sur la ligne Berlin-Paris, où la responsabilité par victime était limitée et fixée par la loi allemande à 25.000 rentenmarks-or. On sait qu'ultérieurement un régime d'assurance automatique a été inauguré sur cette ligne, qui joue indifféremment sur l'une ou l'autre Compagnie exploitant ce parcours.

Devant les difficultés rencontrées, la Commission des Assurances Aériennes du Comité Français de Propagande Aéronautique a préparé un projet de modifications à apporter à la loi du 31 mai 1924. Ce projet prépare le retour au droit commun par la suppression des clauses de non-responsabilité et leur remplacement par un système d'indemnités contractuelles.

L'exposé des motifs qui en a été fait le 9 mai 1927, précise notamment que « la logique même des choses mène à la possibilité pour le transporteur, de s'exonérer de sa responsabilité ou même, de limiter cette responsabilité à une certaine somme. Cependant, l'abus des clauses d'exonération dont fit usage le transporteur terrestre, a conduit à la loi du 17 mars 1909, dite loi RABIER et à la revision par cette loi de l'article 103 du Code de Commerce, qui rend nulle la clause d'exonération ou de limitation de responsabilité. Le principe

reste donc le suivant : le transporteur doit conduire sain et sauf son voyageur à destination ».

Les autres pays d'Europe ont-ils adopté la solution de nos législateurs, qui certainement ont été les premiers à examiner la question de la responsabilité du transporteur aérien ? Ceci va nous obliger à examiner les principales législations de l'Europe Centrale. Cet examen nous amènera à une constatation : c'est que malgré leur complexité, comme l'indique M. KAFTAL, Avocat à la Cour de Varsovie, les différentes lois présentent un caractère dominant, en tous ces pays : la responsabilité du transporteur aérien est basée sur l'idée de faute, sauf bien entendu en U. R. S. S. *Le transporteur devra toujours apporter la preuve qu'il n'est pas responsable.*

D'un autre côté, la complexité de ces législations et leur diversité, nous montrera les difficultés que rencontrèrent les premières Compagnies de navigation exploitant des parcours en Europe Centrale, la responsabilité évoluant à chaque frontière. De plus, le fait, que certains pays acceptèrent les clauses et que d'autres les rejetaient, entraînait des procès longs et difficiles, de lourdes charges financières pour les Compagnies et enfin une grande incertitude pour les assureurs qui ne pouvaient apprécier exactement les risques qu'on leur demandait de couvrir.

Sans adopter encore le retour pur et simple au droit commun, solution future et souhaitable pour l'avenir (ce serait la meilleure preuve de la vitalité des entreprises aéronautiques), une solution intermédiaire semble désirable, qui serait de fixer une limite raisonnable à la responsabilité du transporteur. Nous allons d'ailleurs montrer dans le chapitre présent, l'état d'esprit des juges tchèques, d'ailleurs très significatif sur ce point.

C'est pourquoi les différents juristes qui se sont intéressés à cette question, ont senti la nécessité d'une convention internationale, unifiant les différentes législations et limitant la responsabilité du transporteur à une somme forfaitaire. Il n'est pas douteux que du jour où la Convention de Varsovie aura été

ratifiée, les relations de pays à pays seront facilitées pour le plus grand bien de la nouvelle navigation (1).

II. — Les législations que nous allons examiner présentent un caractère particulier, en ce qu'elles sont applicables aux passagers d'une même Compagnie : ainsi, le voyageur qui emprunte les lignes exploitées par la C. I. D. N. A. sur les parcours Paris-Varsovie et Paris-Constantinople, voit à chaque instant la responsabilité du transporteur se modifier à son détriment, puisque selon qu'un accident se produit en France, en Tchécoslovaquie ou en Turquie, un régime tout particulier lui est applicable.

C'est pourquoi, dans l'intérêt de notre sujet, nous allons passer en revue successivement les différentes législations des pays de l'Europe Centrale et voir si le transporteur aérien peut, par une clause ou convention spéciale insérée sur le billet remis au passager, s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité de transporteur, en cas d'accident.

Cette clause ou convention est-elle valable, ou y a-t-il des conditions spéciales à observer pour sa validité ? En outre, si le transporteur aérien ne peut s'exonérer de sa responsabilité par une clause spéciale, quelles sont la nature et l'étendue de sa responsabilité d'après la législation en vigueur ? Le voyageur est-il garanti aux termes du droit commun, ou doit-il, au contraire, faire la preuve d'une faute à la charge de la Compagnie de transport ou de ses préposés ?

Telles sont quelques-unes des faces du problème que nous allons tenter d'examiner maintenant.

1° HONGRIE. — La navigation aérienne au-dessus du territoire

(1) Nous avons déjà exposé les craintes que nous avons, sur les difficultés d'application de cette convention. Nous ne reviendrons pas sur cette question. Cependant, disons que cette convention présente un caractère intéressant en ce sens, qu'elle achemine le transporteur aérien vers le droit commun, puisqu'à une exonération totale de responsabilité, correspond maintenant un régime intermédiaire de responsabilité limitée.

hongrois est régie par le décret n° 10.270 1922 du Ministère Royal hongrois du Commerce.

En ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, la question est réglementée par l'article 19 intitulé : « Des indemnisations dues en cas d'accident ».

Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité, mais s'il peut limiter ou écarter sa responsabilité, ce doit être *par une clause formelle*, car en cas de contestation, c'est à lui qu'il appartiendra de faire la preuve que l'exonération partielle ou totale de sa responsabilité a été explicitement acceptée par le transporteur (passager ou expéditeur).

Toutefois, étant donné la rédaction de l'article 19 (2), il

(2) En cas de dommage causé à autrui par un aéronef, le responsable est le détenteur de l'appareil, ou, s'il s'agit d'une entreprise, le concessionnaire mentionné au parag. 7. Le concessionnaire d'une part, et la personne utilisant l'aéronef en vertu d'un contrat passé entre elle et le concessionnaire, d'autre part, répondent solidairement des dégâts causés. Si l'aéronef est utilisé à l'insu et contre la volonté des personnes sus-visées, la responsabilité incombe à la personne qui a ainsi utilisé l'aéronef. Le détenteur de l'aéronef et le concessionnaire d'une part, et la personne solidairement responsable en vertu du contrat passé entre elle et le concessionnaire d'autre part, n'encourent de responsabilité, que si l'utilisation de l'aéronef par un tiers, a été rendue possible pour leur faute. Le cas de force majeure, n'exclut pas la responsabilité. La responsabilité ne peut être écartée ou atténuée qu'à l'égard :

Des passagers et des marchandises transportées par l'aéronef ;

Des élèves-pilotes dans les vols d'instruction ;

Et de la personne, quelle qu'elle soit, occupant l'aéronef dans un vol d'exhibition ou un concours aéronautique.

Si conjointement avec la personne qui a fortuitement occasionné le dommage, une autre personne est impliquée comme cause directe du dommage, dans l'obligation de réparer, toutes deux sont solidairement responsables vis-à-vis de la personne lésée, mais à l'égard l'un de l'autre, les deux responsables se règlent sur ce principe, que les dommages sont dans leur totalité à la charge de celui qui a été la cause directe du dégât.

La personne lésée ne peut prétendre à aucune indemnité, si le dommage est imputable uniquement à sa propre faute. Si la personne lésée a eu une certaine part dans les faits ayant amené les dégâts, le tribunal appréciera, après examen des circonstances dans lesquelles a eu lieu le dégât, si et dans quelle mesure il y a lieu à l'indemnisation.

Les demandes de dommages-intérêts formulées en application du présent parag. sont frappées de prescription après 3 ans à compter de l'accident, en cas de mort, à compter du jour du décès.

semble que le transporteur aurait intérêt, pour avoir une position inattaquable, à faire signer par les passagers et les expéditeurs, les contrats de transport contenant une clause spéciale d'exonération.

Il va de soi, que la clause d'exonération n'aurait aucune portée, si le tiers contractant arrivait à faire la preuve de la faute du transporteur.

Une remarque est nécessaire : la clause d'exonération totale ne peut jouer pour le transporteur de marchandises, que si la perte ou les avaries résultent directement d'un accident d'aviation (ceci se déduit nettement de la rédaction même de l'article 19). Dans tous les autres cas, le principe d'une indemnité forfaitaire joue, sauf bien entendu le cas de faute de la Compagnie, à la charge du transporteur.

2° AUTRICHE. — La navigation aérienne en Autriche est réglementée provisoirement par la loi du 10 mai 1929 (3). L'article 16 de la loi précitée réglemente la responsabilité du transporteur aérien. Nous en donnons ci-après un extrait (4).

Il faut comprendre ce texte dans le sens de la restriction.

En cas d'accident lésant des personnes transportées, il n'est pas douteux qu'il y a une exception en matière d'aviation et que ce sont les dispositions du Code Civil qui doivent être invoquées. Ce sera donc au passager de faire la preuve de la faute

(3) N° 573 du *Bulletin des lois*. Voir texte dans la *Österreichische-Luftfarchrecht*.

(4) Jusqu'à nouvelle réglementation légale, les dispositions des paragraphes 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 13 et 14 de la loi sur les automobiles (*Kraftfahrzeuggesetz*) du 9 août 1928, *Bulletin des lois* (162), seront applicables aux avions. Toutefois, les dispositions des paragraphes 1 et 2 de la loi sus-visée, relatives aux indemnités dues pour blessures à des personnes ou pour dommages matériels, ne seront pas appliquées, si lors de l'accident, la personne lésée ou la chose endommagée, était transportée par avion ou bien si la personne lésée faisait partie du personnel affecté à son emploi. Par le terme de conducteur, qui apparaît dans la loi automobile, il convient d'entendre tout l'équipage de l'appareil.

du transporteur, le législateur n'a pas voulu, comme en France, charger le transporteur aérien, une responsabilité trop lourde n'ayant eu pour résultat que d'entraver l'essor de la locomotion aérienne. Nous en déduisons que le transporteur aérien peut, par une convention spéciale, s'exonérer de sa responsabilité en cas d'accident, mais il est difficile de prévoir quel serait le point de vue adopté par le tribunal, si le passager faisait valoir qu'il n'avait pas lu et connu la clause insérée sur le billet à lui remis par le transporteur. Il serait donc utile d'avoir une *acceptation formelle* de la part du passager, qui ne pourrait se prévaloir de ce qu'il n'a pas eu connaissance de la clause.

En matière de transport de choses, il n'est pas douteux que la clause limitative soit licite et que le transporteur aérien peut s'exonérer de toute responsabilité ou la limiter à une indemnité forfaitaire, quelle que soit la cause de l'avarie ou de la perte, à moins d'une clause restrictive dans la convention de concession de la Compagnie de navigation aérienne.

3° BULGARIE. — Les renseignements que nous donnons ci-après nous ont été communiqués par M. NISSIMOFF, Avocat à Sofia.

1°) *Le transport des personnes.* — Il n'existe pas, à notre connaissance, de législation spéciale régissant le transport des personnes ; cependant, on peut dire que le transporteur aérien n'a pas légalement la possibilité de s'exonérer par une clause insérée sur le billet de passage ou une convention spéciale de tout ou partie de sa responsabilité en cas d'accident, la clause de responsabilité étant d'ordre public.

Toutefois, il y a lieu de noter que la responsabilité du transporteur ne découle pas de plein droit du contrat de transport. Le voyageur est donc tenu de faire la preuve d'une faute de la Compagnie de navigation aérienne ou de ses préposés.

En outre, il y a un système particulier de responsabilité depuis 1923 en matière de voyage par voie ferrée. Ce système est basé sur une indemnité forfaitaire de 50.000 levas en cas

de mort et de 10.000 levas jusqu'à concurrence de 20.000 en cas de blessure au corps.

Le Tribunal tiendrait certainement compte, dans un procès, de l'importance de la faute du transporteur, des souffrances endurées par la victime et des circonstances de la catastrophe.

2° *Le transport des marchandises.* — En ce qui concerne le transport des marchandises, le transporteur, en l'absence de textes formels, pourrait s'exonérer de toute responsabilité par une clause insérée sur la lettre de voiture ou récépissé. Il pourrait également limiter à une indemnité forfaitaire sa responsabilité à tant par colis ou par kilogramme, par exemple : en cas de perte ou d'avarie.

4° ROUMANIE. — Par suite de l'absence de ligne commerciale autre que la ligne française, la Roumanie, nous a indiqué M. CATUNEANU, Avocat à Bucarest, n'a pas senti la nécessité de réglementer les rapports entre le passager et le transporteur aérien.

Il y a, sans doute, une loi de 1920 sur l'Aéronautique, mais celle-ci n'a pas réglementé les rapports des usagers avec les exploitants.

Quant à la Convention de 1919, elle a bien été ratifiée, mais elle ne vise pas la question de la responsabilité du transporteur aérien.

En conséquence, on peut raisonnablement présumer que le législateur, en cas de litige éventuel, appliquerait purement et simplement les articles 413 et 441 du Code de Transport roumain, qui visent le transport terrestre, et l'article 1475 du Code Civil roumain (article 1748 du Code Civil français), ainsi que les principes généraux en matière de responsabilité civile contenue dans les articles 998 et suivants du Code Civil roumain (correspondants à nos articles 1382 et suivants du Code Civil français).

Nous pouvons, toutefois, signaler que l'article 441 sus-visé ne permet pas aux Compagnies de Chemin de fer de s'exonérer par une clause ou convention de leur responsabilité de trans-

porteur en cas d'accident, de perte ou avarie (sauf le cas particulier de tarif réduit).

Cet article 441 a été interprété d'une façon restrictive et ne semble devoir s'appliquer qu'aux transports par fer, mais alors, le système des clauses d'exonération serait licite dans tous les autres moyens de locomotion, notamment par voie aérienné (5). Nous donnons d'ailleurs, pour la bonne compréhension du lecteur, le texte de l'article 441. « Les stipulations qui excluent ou limitent, dans les transports par voie ferrée, les obligations et les responsabilités, établies dans les articles 417, 418, 419, 425, 427, 428, 429 et 430, sont nulles et sans effet, même si elles sont permises par des règlements généraux ou particuliers, sauf qu'à la limitation de responsabilité correspond une diminution de prix de transport établi dans les tarifs ordinaires, offerte par des tarifs spéciaux. »

5° POLOGNE. — En Pologne, c'est un décret du Président de la République du 14 mars 1928, qui réglemente encore actuellement la responsabilité du transporteur aérien envers les passagers. Ce décret a été basé sur le projet de la Conférence Internationale signé à Paris le 6 novembre 1925.

L'article 59 (6) de ce décret fixe les bases de la responsabilité

(5) Cour d'Appel Galatz, 29 septembre 1914. — Cour d'Appel de Gênes (Italie, 1^{er} décembre 1903).

(6) Pour les dommages et les pertes personnels, ainsi que du patrimoine, occasionnés pour cause de s'être servi d'un aéronef, en répond en principe le propriétaire de l'aéronef.

Le propriétaire de l'aéronef est dégagé de la responsabilité, s'il a remis l'aéronef à une autre personne pour emploi de son propre compte et si la remise de l'aéronef a été inscrite sur le registre de l'Etat. Dans ce cas, la responsabilité incombe à la personne qui a pris l'aéronef du propriétaire, pour en faire usage à son propre compte. Celui qui emploie illégalement l'aéronef d'un autre, supporte la responsabilité pour les dommages et les pertes ; en outre, sont responsables solidairement avec lui, le propriétaire ou la personne sus-énoncée, à moins qu'ils puissent prouver que l'aéronef a été employé sans leur consentement.

qui est *contractuelle*, c'est-à-dire que le transporteur sera irresponsable, s'il rapporte la preuve d'un cas de force majeure, d'une faute de la victime, ou enfin, qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter l'accident (article 60). C'est d'ailleurs la formule de la Convention internationale de Varsovie de 1929, que nous avons déjà examinée.

Et s'il est responsable, sa responsabilité sera limitée à une somme de 20.000 slotys par voyageur. Naturellement, cette indemnité forfaitaire ne jouera qu'au cas où l'accident ne proviendra pas d'un dol de sa part, celle-ci étant alors limitée (article 61) (7).

Ce système est plus défavorable pour le passager, que le système français. En effet, il ne faut pas oublier que sans avoir eu à signer une clause de non-responsabilité, la victime se verra opposer par le transporteur, les certificats de navigabilité de l'aéronef et les brevets et certificats des pilotes, preuve préférée par le transporteur, puisqu'en principe, son appareil se trouvera toujours en règle au départ d'un aérodrome et il est probable que cette preuve suffira pour établir qu'il a pris *toutes les mesures nécessaires et raisonnables pour éviter l'accident*.

La victime devra donc, pour faire aboutir sa demande, rapporter la preuve contraire, c'est-à-dire établir la faute du transporteur, par exemple, au moyen des témoignages sur le mauvais

Solidairement avec les personnes sus-énoncées, répondent ceux par la faute desquels le dommage a été causé. Pour les dommages et pertes causés par la projection d'envois postaux d'ordre des autorités, en répond le Trésor de l'Etat.

(7) Article 61. — La responsabilité de l'entrepreneur (articles 44 et 47), en ce qui concerne le décès ou les dommages corporels des passagers, est limitée à 20.000 stols par voyageur.

Sont nuls les accords ayant pour but de libérer l'entrepreneur de la responsabilité ou de l'amoindrir en dessous des limites prescrites.

Les limites dans lesquelles les dommages-intérêts sont fixés, ne s'appliquent pas dans le cas où l'entrepreneur aura prouvé qu'il y avait complète négligence ou mauvaise volonté. L'accord particulier entre le voyageur et l'entrepreneur, peut fixer une limite de responsabilité supérieure.

état de l'appareil, sa surcharge ou, enfin, le défaut de qualité des pilotes ou préposés chargés de la conduite de l'avion. En outre, la victime devra établir que ces vices et défauts étaient ou bien connus du transporteur, ou bien, auraient dû l'être, s'il avait été sérieux et raisonnable.

C'est, au fond, les principes de la *responsabilité délictuelle* dans toute son étendue.

Ainsi donc, si la victime établit cette preuve déjà difficile, elle n'aura droit qu'à une indemnité limitée à 20.000 slotys et non à un dédommagement intégral comme ce serait le cas en France, le dédommagement intégral n'étant acquis qu'en cas de dol ou de négligence grave dûment établie. Or, on doit reconnaître qu'il est à peu près impossible de rapporter cette preuve.

Condamnées par le législateur suivant l'alinéa 2 de l'article 61, les clauses de responsabilité sont inutiles dans un régime semblable à celui que nous avons exposé et qui est un véritable régime légal d'irresponsabilité. D'ailleurs, toute clause d'exonération ou de limitation de responsabilité au-dessous du maximum légal est nulle.

C'est donc un régime tout à fait particulier que le régime polonais.

6° TURQUIE. — Des indications recueillies auprès de M^e Jacques HATEN, Avocat à Constantinople, il résulte que la Turquie ne possède pas encore de législation spéciale sur le transport des personnes et des marchandises par la voie aérienne. C'est au Code des Obligations qu'il faut se référer pour la solution des litiges intéressant la nouvelle locomotion.

1) L'article 885 du Code de Commerce turc sur le transport des personnes et des marchandises est ainsi libellé : « Le contrat de transport est l'engagement pris par le voiturier contre un salarié, de transporter *sur terre et sur eau*, les personnes et les marchandises. » Il semble donc que la réserve légale insérée dans cet article ne permet pas d'étendre au transport par air les dispositions du Code de Commerce turc.

2) L'article 906 du Code de Commerce porte sur la responsa-

bilité du voiturier transportant des marchandises. Il déclare « que le voiturier répond des pertes et avaries qu'ont subies les marchandises, pendant toute la durée qui s'est écoulée depuis la date où elles lui ont été livrées, jusqu'au moment de leur livraison au destinataire, *sont nulles les conditions qui portent sur l'irresponsabilité* ».

Toutefois, le transporteur est dégagé de toute responsabilité en cas de force majeure, sans faute du transporteur de vices propres, de la faute de la victime.

3) L'article 928 du Code sur la responsabilité du voiturier est ainsi rédigé : « Le voiturier n'est pas responsable du chef des accidents que les voyageurs auraient encourus pendant le trajet, tant qu'il n'est pas prouvé que l'accident a eu pour cause un acte ou une faute commis par le voiturier ou par les personnes pour lesquelles celui-ci répond. Cependant, dans le cas même où l'accident proviendrait d'un cas extraordinaire ou de force majeure, le voiturier est tenu responsable, s'il a commis une faute ayant précédé le cas et ayant donné lieu à l'accident.

4) Le Code des Obligations, qui est calqué sur le Code Suisse, est dans la matière qui nous occupe, d'un caractère plus général et en l'absence d'une législation spéciale, le juge pourrait bien se référer à des dispositions légales, le moyen de transport n'ayant pas été aussi nettement déterminé comme dans le Code de Commerce, mais le Code des Obligations traite seulement du transport des marchandises.

Reste à savoir si les conditions particulières de l'aviation, les circonstances difficiles dans lesquelles s'accomplissent le transport et le voyage par voie aérienne, ne doivent pas permettre au juge de disposer de son pouvoir d'appréciation pour limiter l'étendue de la responsabilité et, en conséquence, de la réparation à faire. Le pouvoir d'appréciation des tribunaux est spécialement fixé par les articles 43 et 98 du Code des Obligations.

D'autre part, la responsabilité du voiturier est déterminée comme suit par le Code des Obligations : « En principe, le

voiturier, comme tout débiteur, ne peut pas s'exonérer par une clause ou convention préalablement établie de la responsabilité qu'il encourrait en cas de dol ou de faute grave. On peut cependant s'exonérer par convention ou clause préalable de la responsabilité dérivant d'une faute légère, toutefois, si la responsabilité provient de l'exercice même d'une industrie concédée par l'autorité, le juge a le pouvoir de tenir pour nulle la stipulation libérant d'avance le débiteur de la faute légère, à moins que cette industrie ne soit exercée par des auxiliaires, soit par des employés.

Enfin, il faut noter qu'une disposition légale prescrit que les entreprises de transport ne peuvent, par des règlements ou des conventions partielles, se soustraire d'avance en tout ou partie à l'application des dispositions légales concernant les responsabilités des voituriers. Toutefois, les entreprises de transports peuvent convenir des dérogations et fixer une indemnité plus ou moins grande, que celle de la valeur de la marchandise sinistrée.

En définitive, et pour conclure, nous devons dire avec M^e HATEM, qu'en l'absence d'un texte formel, la question reste sans solution en territoire turc.

7° YOUGOSLAVIE. — La législation du Royaume Yougoslave, d'après les indications que nous avons recueillies auprès de M^e BOZIDAR VLAITCH, Avocat à Belgrade, contient des dispositions spéciales sur la responsabilité du Transporteur aérien, qui sont insérées dans le Code Général, sur la navigation aérienne promulgué en 1928. La question de la responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers fait l'objet dans ce Code, d'un chapitre spécial ; la responsabilité concernant les marchandises est également réglementée.

Rédigées hâtivement, sans l'expérience des faits, ces dispositions sont incomplètes, obscures et ne présentent pas un système juridique logique.

La terminologie en est défectueuse, mais il faut reconnaître à la décharge des législateurs yougoslaves, qu'aucune espèce aéro-

nautique n'avait été soumise à l'appréciation des juges au moment où nous nous sommes documentés sur cette question. Cela explique peut-être l'incertitude que nous rencontrons dans cette législation. Il n'est pas douteux, cependant, qu'en cas de procès, les juristes s'inspireraient de l'exemple des pays voisins. Sur ce point, on ne peut faire que des hypothèses et on ne peut dire si le système de la clause d'exonération entrerait dans les vues du tribunal yougoslave.

8° ITALIE. — Le décret royal du 20 août 1923, converti en loi le 31 janvier 1926, réglemente en Italie la responsabilité du transporteur aérien. Il y a lieu de remarquer que l'article 35 de ce décret renvoie au droit commun au sujet de cette responsabilité, en y introduisant seulement quelques modifications prévues dans les articles 36 et 42.

Comme en France, c'est le principe de la responsabilité contractuelle qui est le plus répandu en matière de responsabilité du transporteur, pour les accidents survenus aux passagers. Il y a lieu de noter que le cas fortuit, de force majeure, de vice propre et la faute de la victime, restent pour le transporteur des causes absolutrices.

Néanmoins, l'article 36 de ce décret précise que malgré le caractère contractuel de cette responsabilité, les *clauses d'exonération et de limitation* de responsabilité sont nulles.

Un système particulier a été cependant instauré en Italie, ayant pour but de limiter le montant du dédommagement. Ce système constitue ce qu'on appelle *l'abandon libératoire* (9).

L'article 42 du décret-loi précise sur ce point qu'en abandonnant l'aéronef et le frêt à tous ou à ceux de ses créanciers inscrits sur le registre aéronautique, le transporteur peut (sauf cas de faute établie), se libérer de toute responsabilité.

Cette institution de « l'abandon libératoire » est empruntée

(9) Voir KAPTAL, *op. cit.*, p. 21.

au droit maritime, bien qu'elle ait été abandonnée déjà par plusieurs pays. Cette institution a été critiquée en Italie par la plupart des juristes. En effet, ce qui reste d'un avion accidenté, constitue une valeur trop infime, pour servir de gage aux créanciers, et puis si le propriétaire abandonne les débris de son appareil aux créanciers, n'aura-t-il pas la possibilité de son contrat d'assurance. Il est vrai que la solution serait de déléguer aux créanciers, non seulement les débris de l'appareil, mais aussi l'indemnité d'assurance. Mais il subsistera toujours les hypothèques d'aéronef, ce qui rendra illusoire le système préconisé. En effet, les créanciers hypothécaires inscrits antérieurement sur le registre passeront le plus souvent avant les victimes, créanciers privilégiés sans doute, mais le plus souvent retardés dans leur inscription, du fait de l'état de leurs blessures.

Au fond, l'abandon libératoire et l'hypothèque sont deux choses pouvant difficilement co-exister dans une même législation.

Les passagers accidentés en Italie se trouvent dans une situation à peu près similaire à celle rencontrée en France. La faculté d'abandon joue le rôle des clauses de non-responsabilité, la valeur d'un avion ne représentant que le prix du métal, c'est-à-dire fort peu de chose, et même à supposer que l'appareil ne soit que partiellement accidenté, il ne faut pas oublier que la victime aura de grandes difficultés pour en tirer parti, la vente d'un avion restant difficile et aléatoire.

En résumé, la victime, pour obtenir un dédommagement réel, devra rapporter la preuve de la faute du transporteur, l'abandon étant dans ce cas inadmissible.

Les dispositions du décret-loi italien, bien que plus compliquées, se ramènent en définitive aux conceptions de la responsabilité délictuelle avec obligation pour la victime de rapporter la faute du transporteur.

9° ALLEMAGNE. — L'étude de la législation aérienne allemande présente, elle aussi, un intérêt très grand pour tous ceux qui s'intéressent au problème juridique de la responsabilité du

transporteur aérien. Une loi plus ancienne que la nôtre en réglemente les principes. Cette loi date du 1^{er} août 1922.

Il faut reconnaître, comme l'indique dans une étude M^e KAF-TAL (10), qu'elle a créé un système assez complexe de responsabilité pour les accidents survenus aux voyageurs aériens. En effet, nous constatons, à l'étude de cette loi, que le paragraphe 19 et les suivants introduisent la *responsabilité objective*, limitée à certaines sommes fixes alors que le paragraphe 28 rappelle les principes du droit commun, c'est-à-dire le droit à une indemnité intégrale en cas de dommage.

Le transporteur, aux termes de l'article 19 précité, sera présumé responsable pour les accidents aériens, quelle qu'en soit la cause. Peu importe que la cause en soit la force majeure ou le fait d'un tiers. Il faut reconnaître que le législateur conscient des dangers inhérents à la nouvelle locomotion a voulu par ce moyen rendre le transporteur plus diligent et plus soucieux de la sécurité des passagers, les voyageurs se trouvant neuf fois sur dix dans l'impossibilité, en cas de catastrophe, d'établir la faute du transporteur.

C'était, à vrai dire, un beau mobile. L'application en était difficile : la condition financière des exploitations étant à peu de chose près, similaire en Allemagne à celles de nos entreprises et à celle des entreprises étrangères.

C'est pourquoi, voulant laisser vivre les jeunes Compagnies, le législateur allemand a, par le paragraphe 23 de la loi du 1^{er} août 1922, modifié par les lois postérieures du 6 février 1924 (R. G. Bl. I, page 42) et du 12 décembre 1924 (R. G. Bl. I, page 775), limité le dédommagement dû à chaque voyageur sinistré à la somme de 25.000 rentenmarks capital ou 1.500 ren-

(10) Voir M^e KAF-TAL, *Réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens*.

tenmarks en rente annuelle (l'indemnité due pour les bagages étant fixée à la somme maximum de 5.000 rentenmarks).

Système plus avantageux que le système français ou que le système polonais, nous estimons que la somme allouée n'est pas suffisamment élevée et que le mode d'application conduit à cette constatation, que plus il y aura de passagers à bord et plus les victimes auront de chances d'obtenir des indemnités insuffisantes. En effet, le maximum d'engagement de la Compagnie étant pour une catastrophe de 75.000 rentenmarks (ou 4.500 rentenmarks de rente annuelle), s'il y a trois passagers, chacun aura une somme prévue à la loi, et si l'appareil sinistré est un tri-moteur comportant dix places, l'indemnité ne sera plus que de 7.500 rentenmarks par passager.

C'est là, il faut le reconnaître, une solution pour le moins illogique. On sait, en effet, que l'avenir de l'aéronautique réside dans les avions gros porteurs, comportant une quarantaine de passagers. Avec la solution préconisée en Allemagne, on arriverait à ce résultat : que les passagers rechercheraient de préférence les avions anciens et ne comportant que quelques places, abandonnant par là même les lignes exploitées avec des appareils modernes.

S'il est vrai qu'une limite a été légalement fixée par cette loi, n'oublions pas que le paragraphe 276 du Code Civil (B. G. B.) rend le débiteur d'une obligation responsable de sa négligence ou de sa faute intentionnelle, c'est-à-dire, responsable aux termes de la convention (responsabilité contractuelle) ; mais si ce système présente des avantages, il fait courir le risque aux passagers de se voir opposer des clauses d'exonération inadmissibles sous le régime de la responsabilité objective (force majeure, faute d'un tiers).

La pratique, heureusement, obviait à ces difficultés, grâce à l'application des clauses de non-responsabilité utilisées par les Compagnies de navigation aérienne allemandes, bien que ces clauses ne soient prévues ni par la loi du 1^{er} août 1922, ni par la jurisprudence.

Voyons maintenant les principales applications juridiques de ce système de responsabilité.

En date du 3 mai 1923, le Landesgericht de Berlin admettait par un jugement, le premier en la matière, la validité d'une clause de non-responsabilité insérée par un transporteur aérien, même en cas d'une négligence grave de celui-ci.

Deux autres jugements sur cette espèce sont encore à citer : celui du même tribunal du 14 avril 1926 et celui du 14 juin 1927. D'ailleurs, cette validité des clauses de non-responsabilité était basée par le Kammergericht (arrêt du 16 octobre 1926, sur le paragraphe 276, alinéa 2 du Code Civil), qui admet de s'exonérer de sa responsabilité, même en cas de négligence, quelle qu'en soit la nature, le cas de dol étant seul prohibé.

Le tribunal du Reich, saisi d'une demande en revision, s'est prononcé en date du 19 mai 1927 dans le même sens et s'est basé pour ce faire : 1° d'abord sur le paragraphe 276, alinéa 2 du Code Civil ; 2° sur les travaux préparatoires de la loi du 1^{er} août 1922, autorisant par convention spéciale le droit d'exonération ; 3° enfin, sur ce fait, que la clause n'est pas contre les bonnes mœurs.

On doit ajouter cependant, qu'un tribunal de première instance : l'Amtsgericht IV, de Emden, suivant jugement du 6 mars 1926, avait prononcé la condamnation de la clause. Cette décision n'eut pas de suite, puisqu'elle fut cassée le 28 juillet 1926 par le Landesgericht, le cas de dol seul pouvant rendre inopérante la clause d'exonération.

Pour nous résumer, nous pouvons dire que la clause d'exonération écarte entièrement la responsabilité objective du paragraphe 19, l'application du droit commun ne jouant qu'en cas de dol, conformément aux présomptions du paragraphe 276, alinéa 2 du Code Civil.

Le voyageur se trouve donc dans une situation plus difficile qu'en France, où il lui suffit d'établir la faute du transporteur : il devra établir que le dol de la part de la Compagnie chargée

du transport est la cause et la seule cause des dommages, ce que, neuf fois sur dix, il ne pourra arriver à établir (11).

10° SUISSE. — La circulation aérienne en Suisse est régie par l'arrêté du Conseil Fédéral du 27 janvier 1920.

Aux termes des articles 26 et suivants de cet arrêté (12), le transporteur n'a pas le droit de s'exonérer ni par la preuve de force majeure, ni par celle de la faute d'un tiers, la faute de la victime n'étant pas elle-même absolutoire. L'article 26 mentionne *in fine* « que le juge peut prononcer l'exonération totale ou partielle de la responsabilité civile, en cas de faute du lésé » ; le juge reste donc absolument libre dans son appréciation.

Nous sommes en présence d'une véritable responsabilité objective, qui a au moins l'avantage de donner aux passagers le maximum de protection. Il faut remarquer que cette garantie reste un peu illusoire, grâce aux clauses de non-responsabilité en usage en Suisse ; ces clauses annihilent, en effet, comme nous l'avons vu en examinant la législation allemande, les avantages des prescriptions légales de la loi aéronautique.

Sans doute, nous ne trouvons nulle trace de ces clauses d'exonération dans l'article 27 ou dans l'arrêté précité. Seul, l'article 31 dispose « que les prescriptions du Code Fédéral des obligations

(11) Nous signalons que le docteur DOERING a effectué des études très complètes sur cette question dans le *Lufversicherung*, Berlin 1928, et dans le *Luftrecht*.

(12) Article 26. — Sont responsables, solidairement et indéfiniment avec le coupable, de toutes obligations de droit public naissant de la circulation aérienne et de tout dommage causé à des personnes, ou à des biens par un aéronef, ou la manœuvre de celui-ci, ainsi que du dommage causé au lieu d'atterrissage :

1° Le titulaire du permis de navigation établi pour l'aéronef.

2° Celui qui a la maîtrise de l'appareil.

La même responsabilité s'étend aux dommages causés par les occupants de l'aéronef à des personnes ou à des biens, lorsque ces dommages sont en relation avec la manœuvre de l'appareil.

Dans tous les cas, le recours contre l'auteur demeure réservé. Le juge peut prononcer l'exonération totale ou partielle de la responsabilité civile en cas de faute du lésé.

concernant la responsabilité, sont applicables pour autant que les présentes dispositions n'en disposent pas autrement ».

Par contre, nous devons signaler l'article 100 du Code Fédéral des Obligations. Cet article, qui admet dans certaines conditions les conventions exonérant d'avance le débiteur de sa responsabilité, peut-il s'accommoder avec l'article 26 de l'arrêté fédéral ?

Comme le précise M^e KAFTAL, dans ses études sur cette législation, il est à remarquer que chaque fois que le législateur suisse a entendu bannir les clauses de non-responsabilité, des relations contractuelles, il l'a explicitement indiqué, tel en matière de transport par voie ferrée, l'article 26, qui déclare la nullité des clauses de non-responsabilité.

Peut-on en conclure à la validité des clauses insérées par le transporteur aérien, bien que cette question ait été passée sous silence par le législateur ? Bien entendu, cette validité ne jouerait que dans la mesure permise par l'article 100 précité. C'est d'ailleurs là, l'avis de la doctrine. Si l'on admet cette thèse, la clause serait applicable en cas de force majeure, de faute d'un tiers, ou de faute de la victime, c'est-à-dire dans les cas exclusifs de toute responsabilité du transporteur, le cas de dol ou de faute grave étant hors de cause.

En définitive, le passager victime d'un accident d'aviation en Suisse se trouvera dans une situation juridique à peu près similaire à celle rencontrée en France, remarque étant faite toutefois, qu'il pourra voir sa demande rejetée même après avoir établi une faute légère à la charge du transporteur, le juge pouvant toujours apprécier souverainement s'il y a lieu ou non à l'application de la clause de non-responsabilité.

11° TCHÉCOSLOVAQUIE. — C'est une loi du 8 juillet 1925, rédigée sur les bases arrêtées lors de la Conférence de Barcelone de 1924, qui a réglementé en ce pays, pour la première fois, la locomotion aérienne et la question de la responsabilité du transporteur aérien.

Le plus important des articles de cette loi est l'article 29 du

chapitre 8, intitulé « Les Dommages », puisque c'est celui qui établit les conditions de cette responsabilité. Aux termes de cet article, le transporteur est présumé responsable pour tous dommages causés aux voyageurs aériens, sauf bien entendu, le cas de faute de la victime. Il s'agit d'une véritable *présomption de faute* (13).

A ce sujet, il y a un point particulier à signaler : le cas de force majeure ne saurait être absolu pour le transporteur aérien. Ceci s'explique facilement à nos yeux, si nous nous rappelons la situation du transporteur en cas d'accident. Si celui-ci avait eu la possibilité de se retrancher derrière le cas de force majeure, il est probable qu'il n'aurait pas manqué de l'opposer chaque fois que l'on se serait trouvé en présence d'un accident inexplicable. Or, on sait les difficultés rencontrées pour établir les causes d'une catastrophe, lorsque le pilote et les passagers ont eux-mêmes péri dans l'accident et que les témoignages recueillis sont le plus souvent contradictoires.

« La force majeure, a dit le Professeur TAUBER, eut correspondu à une irresponsabilité de fait, étant donné les difficultés des enquêtes effectuées à la suite d'accidents aéronautiques. »

(13) Article 29. — 1° Quand, du fait d'un aéronef en service, des personnes sont blessées ou tuées, des objets endommagés, le détenteur (paragraphe 7 et 41), et l'aéronaute responsables de la conduite de l'aéronef (paragraphe 16), et dans le cas où ceux-ci font défaut, le propriétaire ou chaque co-propriétaire et l'aéronaute responsable, sont tenus à dédommagement.

2° Si l'aéronef, au moment où le dommage a été causé, au cours de son emploi, avait été mis à la libre disposition d'un tiers, sont responsables du dommage, outre les personnes nommées au paragraphe 1, celles qui ont utilisé l'aéronef.

3° Si l'aéronef, au moment où le dommage a été causé, étant à la suite d'un procédé illégal, à la libre disposition de personnes autres que le détenteur ou le propriétaire, ou que les personnes désignées au paragraphe 2, sont également responsables, dans ce cas, si une négligence, dans la garde et surveillance de l'aéronef, peut leur être imputée.

5° Quiconque dénie les responsabilités établies, conformément aux prescriptions ci-dessus, doit donner les raisons qu'il invoque.

6° S'il y a plusieurs responsables, ils sont solidaires les uns des autres.

Néanmoins, il y a lieu de noter que l'alinéa 5 du paragraphe 29 précise : « Celui qui dénie sa responsabilité doit donner une raison qu'il invoque », c'est-à-dire que la preuve est à la charge de la personne présumée *de lege* responsable.

Toutefois, si le transporteur est présumé responsable, aux termes de l'article 29, le législateur lui a donné la possibilité d'insérer une clause de non-responsabilité sur les billets remis aux passagers. L'article 39 de la loi précitée est d'ailleurs formel sur ce point (14).

Cette clause n'est-elle pas, aux termes de cet article, licite, que pour les dommages aux objets ? C'est une question qui, à notre avis, a été résolue par les tribunaux. Le transporteur a donc légalement la possibilité de s'exonérer par une clause soumise aux passagers, bien que l'article 39, alinéa 2, semble ne le tolérer que pour les dommages aux marchandises.

Cet article cependant ne saurait contredire la validité de la clause d'exonération. Il ne vise qu'une chose : c'est qu'on ne peut déroger aux autres dispositions, telles que celles visant le recours des pilotes pour les réclamations éventuelles à la suite d'un préjudice corporel.

La clause est donc opposable aux passagers ; mais il faut convenir qu'elle n'a pas la *favor judicis*. Vues d'un œil défavorable par la doctrine, ces clauses ont fait l'objet, à chaque procès, de longs débats et de décisions le plus souvent contradictoires. On admet, en Tchécoslovaquie, le principe, mais il faut reconnaître que l'on cherche par tous les moyens possibles, à lui refuser efficacité. Il est vrai que les espèces soumises aux

(14) Article 39. — (1°) Par convention spéciale, il est possible d'exclure ou de limiter l'utilisation de l'article 32, alinéa 1a, et alinéa 2, en général ainsi que l'utilisation de l'article 32, alinéa B, pourvu toutefois, qu'il ne s'agisse que de réclamations concernant les dommages causés à des objets.

(2°) Au demeurant, les conventions ayant pour but d'exclure ou de limiter l'utilisation des articles précédents au détriment des sinistres, ne sont pas valables.

juges tchèques concernaient des Compagnies étrangères ou françaises. Est-ce la raison des difficultés rencontrées pour faire admettre cette clause devant les différents degrés de juridiction ? Nous estimons qu'il est nécessaire d'examiner quelques-unes des espèces soumises à l'appréciation des tribunaux tchèques.

Parmi les procès importants, nous avons pu suivre l'une des instances certainement des plus intéressantes pour notre matière, puisqu'elle fut jugée non seulement par les tribunaux de première instance, mais aussi par la Cour suprême.

Il s'agit d'une affaire COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE contre KAUFMANN.

Dans cette affaire, le Tribunal et la Cour ont relevé un prétexte assez artificiel à notre avis ; ils ont jugé que la clause d'exonération insérée sur le billet de passage était inopérante, puisqu'elle avait été imprimée en *français* au verso dudit billet. Le Tribunal de Prague, suivant jugement du 25 septembre 1925, s'est prononcé contre la clause pour la raison qu'elle avait été rédigée en français et qu'elle pouvait ne pas avoir été comprise par la victime, d'autant plus que l'on n'avait pas rapporté la preuve que le passager s'y était soumis, n'ayant pas donné son adhésion formelle en signant la clause : « Cet avertissement est rédigé, comme tout le texte, en langue française. Cependant, comme il n'est pas prouvé que l'attention de Frantisek KAUFMANN eût été dirigée en cette occurrence, spécialement et d'une manière déterminée, sur cette condition de transport, on ne saurait admettre que la passivité taciturne à l'égard de cette condition, soit chez Frantisek KAUFMANN équivalente à la soumission de toute manière (15).

« La langue française n'est pas dans notre pays un véhicule de la pensée, aussi généralement répandu pour qu'on puisse supposer qu'une déclaration en cette langue doit être compréhensible à tout le monde et que son but est atteint.

(15) La traduction indique « taciturne » ; il faut lire probablement « tacite ».

« Il faut rester à cette manière de penser, alors même que nous voulions admettre que les conceptions à l'égard des zones, des districts et des pays, sont sujettes de modifications par suite de l'évolution dans le domaine des transports et que les changements seront plus profonds encore, vu les communications aériennes vraiment mondiales, écarter tout simplement la question qui traite des limites naturelles de telle ou autre langue usuelle, n'est pas une chose possible, et on ne peut pas ouvrir les portes à la nouvelle conception, selon laquelle les affaires en matière de voyage mondial, peuvent être traitées dans une langue universelle, comme la langue française.

« C'est pourquoi le Tribunal n'a pas pu reconnaître à cette circonstance, l'effet juridique de l'affranchissement de la partie incriminée. »

Tels étaient les principaux attendus de ce jugement.

Ce jugement de première instance fut confirmé par la Cour d'Appel en date du 10 février 1926, motif pris qu'une simple remarque unilatérale imprimée au verso du billet et rédigée en français était insuffisante. Pour donner à la clause son efficacité, il aurait fallu que les parties aient passé une convention excluant la responsabilité et qu'il en ressorte distinctement, que la volonté des deux contractants a été réellement d'accord pour lui donner cet effet. Il faut, a dit la Cour, « un véritable contrat entre le passager et l'exploitant, l'argument d'une véritable convention tacite, ne pouvant être admise ».

La Cour suprême rejetait elle-même, le 27 octobre 1926, le pourvoi introduit auprès d'elle, donnant comme motif, qu'il était nécessaire, pour être valable, « que la convention soit conclue avant l'achat du billet de passage, ou qu'on lui avait fait savoir (au passager) avant le départ de l'avion, que son voyage était subordonné à son acceptation de cette clause, la preuve de l'acceptation restant à la charge de la Compagnie. »

Il n'est pas difficile de se rendre compte des difficultés commerciales que révélerait l'application d'un tel système. On verra

néanmoins, qu'une solution pourrait être adoptée qui ménagerait les intérêts des Compagnies.

D'ailleurs, ce qui prouve bien l'état d'esprit des juges tchèques, c'est que dans un autre procès (affaire C. I. D. N. A. contre SCHUSTER), où la Compagnie, cette fois-ci, présentait au Tribunal un billet portant la clause rédigée alors en français et en tchèque, le Tribunal de Prague a refusé, suivant jugement du 26 octobre 1927, toute portée à la clause, sous prétexte que la victime avait prétendu ignorer ces deux langues, et que la Compagnie ne pouvait rapporter la preuve que son voyageur connaissait le texte imprimé sur le billet.

Comme l'indique M^e KAFTAL, si une telle jurisprudence se maintenait, il serait nécessaire d'en arriver à rédiger sur les billets la clause d'exonération dans toutes les langues et idiomes de l'univers, chose évidemment peu facile et encore moins compréhensible, que le régime actuel.

Le Tribunal précisait, d'autre part, dans ses attendus, que personne n'avait averti le passager au moment de la délivrance du billet et qu'en conséquence, il ne pouvait être établi que l'acheteur du billet ait consenti tacitement à toutes les conditions de transport de la Compagnie aérienne.

Une clause aussi grave, que celle comportant une exclusion de responsabilité, demande une manifestation précise de volonté des parties contractantes, pour être valable aux termes de l'article 39, une manifestation unilatérale excluant toute garantie pour le transport.

Dans une autre affaire C.I.D.N.A. contre GRIEBSCH (il s'agissait d'un accident survenu par suite de mauvaises conditions atmosphériques, l'appareil, perdu dans le brouillard, ayant heurté la cime d'un arbre : l'on était évidemment là, en présence d'un Risque de l'Air, l'avion ayant quitté Prague dans de bonnes conditions) ; suivant jugement, le Tribunal Civil de Prague a admis la demande formulée par les ayant-droits GRIEBSCH en 240.000 kc. et 720.000 kc., en se basant sur le fait que la clause n'avait pas été explicitement comprise par GRIEBSCH. Cette

clause était pourtant rédigée sur la première page du billet en français et en tchèque :

« La Compagnie défenderesse propose de refuser cette demande, vu que les conditions atmosphériques étaient satisfaisantes pour l'envol de l'avion et que l'accident est dû à un brouillard épais, par suite duquel, le pilote ayant perdu l'orientation, a heurté un sapin en pleine vitesse et, par ce fait, le pilote et le voyageur ont été tués.

« Les plaignants affirment, par contre, que pareille convention devrait être faite *expressis verbis*, avec un accord complet du voyageur, sans se baser sur le fait de l'achat du billet, car la Compagnie défenderesse ne prétend pas que Bedrich GRIEBSCH a été informé de ce non-engagement par la Compagnie, avant l'achat du billet. La Compagnie défenderesse n'informe jamais les voyageurs de cette exclusion de responsabilité, ni avant, ni après l'achat du billet. Si Bedrich GRIEBSCH, en achetant le billet de parcours, n'a pas fait d'objection contre les conditions de transport, c'est que celles-ci étaient imprimées sur la dernière page, en très petits caractères, et on ne peut pas considérer ceci comme un engagement de sa part, puisque GRIEBSCH n'a pu comprendre la portée de ces conditions. En outre, ces conditions étaient imprimées en français et en tchèque, que GRIEBSCH, sujet autrichien, ne comprenait pas. »

Le Tribunal, se basant sur l'argumentation précédemment exposée, concluait en déclarant que « pour que les accords concernant les dédommagements soient valables pour les deux parties, il faudrait la manifestation de la volonté se fasse des deux côtés, pour qu'une convention valable en ressorte. Il n'est pas suffisant, qu'une partie seulement dégage sa responsabilité, par le fait que l'autre achète un billet portant les conditions de non-responsabilité, surtout lorsque cette partie n'est pas suffisamment informée et surtout, pas avant l'achat du billet, mais seulement après. Le Tribunal considère donc la demande des plaignants et leurs griefs, comme justifiés, et donne son approbation par ce jugement provisoire ».

Etant donné l'état d'esprit des juges de Tchécoslovaquie, les assureurs de la C. I. D. N. A. jugèrent plus à-propos de ne pas porter l'affaire en appel et la transaction devint évidemment onéreuse dans les conditions où elle s'effectuait.

Un résultat était cependant acquis, en ce sens qu'un système d'assurance automatique devait jouer à l'avenir.

Le transporteur remettant un billet à un passager, rédigé même dans sa propre langue, ou mieux dans la langue du lieu du départ de l'avion (lieu de formation du contrat de transport), n'est donc pas déchargé, en Tchécoslovaquie, par le fait de la remise du billet et de l'acceptation tacite par le passager : il lui reste à prouver que le voyageur l'a lu et compris et qu'il était d'accord avec les conditions de transport imprimées sur ledit billet.

C'est l'avis de M^e VESELY, juriste éminent, qui s'est intéressé particulièrement à ces questions et qui fut chargé par les assureurs français de la défense de leurs intérêts dans toutes ces instances et la solution semble résider dans le fait de délivrer au voyageur un billet imprimé dans la langue dans laquelle il en fait la demande et d'exiger, en outre, la signature attestant qu'il l'avait compris et qu'il renonçait à toute réclamation en dommages-intérêts en cas d'accident.

On comprendra cependant que cette solution n'a pas obtenu l'accord des Compagnies de Navigation aérienne, qui craignent qu'une telle pratique détourne de leurs lignes les passagers, certaines Compagnies concurrentes pratiquant d'une autre façon.

D'un autre côté, il faut reconnaître que les assureurs se trouvaient dans une véritable incertitude devant le chiffre élevé des condamnations prononcées par les différents ordres de juridiction. De plus, le montant des frais d'instance et les honoraires d'avocats arrivaient, dans certains cas, à doubler la demande. Il faut dire qu'heureusement les accidents n'entraînèrent jamais un grand nombre de victimes. S'il en avait été ainsi, une Compagnie aérienne aurait pu être intéressée pour une très forte

somme, étant donné que les assureurs avaient pris la précaution de limiter leur responsabilité comme nous l'avons précédemment indiqué.

C'est pourquoi les assureurs, conseillés sur ce point par M^e VESELY, en vinrent à une formule qui semblait d'autant plus souhaitable, que la fréquence des accidents était assez grande sur les parcours effectués en Tchécoslovaquie. On pouvait craindre qu'un Tribunal, et ceci aurait pu se produire surtout dans ce pays, où l'élément étranger n'est pas très prisé, ne déclarât la Compagnie de Navigation responsable pour quelque motif que ce soit. C'est la raison pour laquelle les Compagnies de Navigation se mirent d'accord avec leurs assureurs, pour instaurer sur leurs lignes un système d'assurance automatique, similaire à celui des lignes allemandes.

Ce système fonctionne de la façon suivante : lorsque le passager prend un billet de passage, il se trouve automatiquement garanti en cas d'accident, par une assurance individuelle souscrite à son bénéfice par la Compagnie, et dont le montant est compris dans le coût du billet. Cette garantie est automatique, du fait même de la délivrance du billet, et de la signature d'un accusé de réception d'un extrait de la police et des conditions générales du transport.

L'indemnité en cas de mort est fixée à 150.000 francs, aux termes de cette police ; en cas d'incapacité temporaire absolue, une échelle indique le pourcentage d'indemnité en fonction des infirmités constatés (c'est d'ailleurs le système ordinaire des assurances « individuelles »).

Il y a lieu de remarquer que ce système comportait une difficulté en ce sens que la Compagnie de Navigation ne faisait pas signer au passager : 1^o une décharge de responsabilité, conformément à la loi ; 2^o le contrat même d'assurance. Nous pensons que le fait de délivrer à un passager une assurance ne met pas le transporteur à l'abri d'une demande éventuelle de la victime en dommages-intérêts. On peut craindre, en effet, qu'un Tribunal étranger ne déclare, au cours d'un procès, une Compagnie de

Navigation responsable à deux titres : 1° au titre de *transporteur*, et sur ce point pas de question, la clause n'ayant pas été formellement ratifiée, puisque non signée (15) ; dans ce cas, nous rappelons que le transporteur reste responsable de ses fautes, suivant les termes du droit commun ; 2° au titre d'*assureur*, l'assurance complémentaire étant souscrite gracieusement par la Compagnie et étant sanctionnée par la signature du billet d'accusé de réception, des conditions de l'assurance et de celles du passage.

Les assureurs s'élevèrent contre cette pratique, mais ils ne purent obtenir des solutions satisfaisantes devant la crainte des Compagnies, qui redoutaient de faire signer par les passagers la clause elle-même d'exonération.

Loin de diminuer le risque, le fait de remettre aux passagers la clause d'exonération non ratifiée d'une part et, d'autre part, un contrat d'assurance non signé, n'a eu pour effet pour le transporteur, que de doubler dans une certaine mesure sa responsabilité, puisque du fait de l'assurance, il devient responsable à deux titres au lieu d'un.

C'est là l'un des problèmes que la Législation tchèque a soulevé et qui n'a pas encore trouvé de solution, alors qu'une formule rédigée dans le sens de celle dont nous donnons ci-après un extrait (16), aurait permis aux Compagnies de réserver leurs droits, ceux des assureurs et de toutes les parties.

M^e VESELY avait proposé une autre solution qui, évidemment, présentait certains avantages : « La Compagnie de Navigation aurait fait signer au passager un billet assez simple et rédigé

(15) Les assureurs n'avaient cependant pas manqué d'insérer dans les conditions de l'assurance, un article 10, d'ailleurs ainsi conçu :

Article 10. — La Compagnie de Navigation, déclinant toute responsabilité à raison du transport aérien, le passager ne pourra se prévaloir, en cas d'accident, que du bénéfice de la présente assurance et renonce, expressément par suite, à toute action en dommages-intérêts, pour les conséquences corporelles de l'accident, quelles qu'elles puissent être.

(16) Modèle du billet (voir page suivante).

Modèle de billet
COMPAGNIE DE NAVIGATION AERIEENNE
PARIS

Cachet à date de l'Agence
ou du centre du jour de
l'émission.

N°

1° TRANSPORT

BILLET VALABLE POUR LE TRANSPORT

de à

Nom du Voyageur :

Date du départ :

Prix du billet :

Lieu et heure de départ de l'omnibus
conduisant à l'aérodrome :

Tarif :

2° RESPONSABILITE DE LA COMPAGNIE

La Compagnie déclare s'exonérer de la responsabilité qui peut lui incombcr, à raison des Risques de l'Air et des fautes commises par toutes personnes employées à bord dans la conduite des appareils, conformément aux dispositions des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924 (17).

3° ASSURANCE

PASSAGERS. — *En raison de son exonération de responsabilité, la Compagnie a contracté au profit des passagers une assurance individuelle n°*

Cette assurance exclut tout autre recours du passager vis-à-vis de la Compagnie. Le passager peut, moyennant paiement d'une prime d'assurance, contracter, au moment de la délivrance du billet, une assurance individuelle complémentaire.

BAGAGES

Nombre :

Poids total :

Somme perçue par kilo :

Timbre :

AVIS IMPORTANT. — *Dans l'intérêt de leur sécurité, MM. les passagers sont invités à s'attacher à leur siège au moyen des courroies qui y sont fixées.*

L'utilisation de ces billets implique la connaissance et l'acceptation du Règlement des passagers imprimé ci-contre.

Signature

du billet par le passager

Cachet de la Compagnie

(17) **NOTA.** — Pour les billets délivrés en Tchécoslovaquie, remplacer la clause d'exonération par la clause suivante :

2° RESPONSABILITÉ DE LA COMPAGNIE

La Compagnie et le Personnel de conduite de l'Aéronef, déclarent exclure leur responsabilité vis-à-vis des passagers, conformément à l'article 39 de la loi tchécoslovaque, numéro 172 du 8 juillet 1925.

comme suit : « J'ai reçu le ticket portant la clause légale d'exonération prévue par la loi et je suis d'accord avec les clauses de transport qui y sont énoncées, notamment celles concernant l'assurance de 150.000 francs, souscrite à mon profit. » Cette phrase aurait été suivie des mots « lu et approuvé » et signé par le passager.

La situation du passager en Tchécoslovaquie est en définitive un peu analogue à celle que nous avons rencontrée en Allemagne : le passager doit faire la preuve du dol ou de la faute légère du transporteur, pour que la clause ne soit pas opposable ; mais il est vrai, comme nous l'avons indiqué, que tous les procès qui ont été plaidés à ce jour par le transporteur à notre connaissance, ont été perdus pour des motifs plus ou moins spécieux. Il en résulte qu'en fait le transporteur est presque toujours responsable.

Un fait est certain : c'est que le jour où le transporteur fera signer la clause, il y aura un véritable contrat, une convention régulière de non-responsabilité que le législateur, en cas de procès, ne pourra qu'exécuter, à moins qu'elle soit contraire aux bonnes mœurs (article 879 du Code Civil), ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

12° U. R. S. S. — L'article 22 du décret du Conseil des Commissaires du Peuple du 17 janvier 1921 règle, en territoire soviétique, la question de la responsabilité du transporteur aérien : c'est le principe d'une responsabilité objective absolue qui ne peut être combattue que par la preuve d'une faute grave de la part de la victime. Toutefois, nous signalerons que la rigueur de ce régime a été, en fait, tempérée par l'introduction du Code Civil le 1^{er} janvier 1923. L'article 404 dudit Code déclare que les personnes et institutions, dont la fonction constitue un danger spécial pour l'entourage, sont responsables pour le dommage causé, sauf le cas de force majeure, le dol ou la négligence de la victime.

Toute la question est de savoir ce qu'entendront par « force majeure », les tribunaux soviétiques. La formule européenne,

on le sait, en exclue les conditions atmosphériques, le vice propre de l'appareil, le cas d'atterrissage forcé.

C'est, il faut le reconnaître, une situation tout à fait privilégiée, qui est faite aux passagers, surtout si l'on adopte l'opinion du Docteur TAUBER, à savoir « que la notion de force majeure n'existe pas dans l'aviation ». Mais le transporteur pourra-t-il supporter un régime aussi sévère ? Sans doute, pour le moment, les organisations sont-elle des organisations d'Etat, mais pour l'avenir, il reste une grande incertitude sur ce point.

Il est possible, cependant, que les Tribunaux soviétiques donnent au terme « force majeure », une signification plus extensible, y incorporant, par exemple, tous les cas où la faute du transporteur ou de ses préposés ne sera pas établie. S'il en était ainsi, à n'en pas douter, la situation serait inversée au détriment du passager maintenant privé de dédommagements, dans neuf cas sur dix. Le passager se trouvera ainsi dans une situation particulière, puisqu'il ne pourra avoir réparation en justifiant d'une simple faute de navigation de l'équipage.

La doctrine soviétique reste néanmoins hostile à la clause d'exonération, d'ailleurs prohibée en matière maritime et qu'elle trouve contraire à l'esprit soviétique ; mais, comme il n'existe à ce jour, dans cette matière, aucune jurisprudence, l'incertitude dans ce pays est encore grande (18).

13° BELGIQUE. — Il ne nous reste plus qu'un mot à ajouter sur le système belge, pour compléter l'étude des législations européennes.

La loi belge décide « que le commissionnaire ou le voiturier est responsable de l'avarie, ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère, qui ne peut lui être imputée ».

Comme jurisprudence sur la législation belge, nous pouvons citer un jugement rendu en 1926 par le Tribunal de Bruxelles,

(18) Voir KAFTAL, *op. cit.*, page 25.

dans une affaire COMPAGNIE LE ZÉNITH contre SABENA. Il s'agissait d'une réclamation de l'assureur, qui actionnait la Compagnie de Transport, à la suite de la destruction des marchandises chargées à bord de l'avion effectuant le parcours Bruxelles-Paris.

Le transporteur opposait l'incendie de l'appareil, cas fortuit selon lui, aucune faute n'ayant été commise. Il n'en fut pas néanmoins condamné, les juges estimant insuffisante la preuve de la Compagnie chargée du transport :

« Attendu que des éléments invoqués par la demanderesse, il ne résulte pas la preuve que l'incendie de l'avion doit être attribué à un cas fortuit, mais uniquement que la cause de l'incendie est inconnue et n'a pu être déterminée par l'examen des débris de l'avion.

« Il ne peut suffire que le transporteur affirme qu'il a pris toutes les précautions, afin d'éviter un accident et émettre des hypothèses pour établir à quelle cause un accident pourrait être attribué, pour qu'il soit décidé qu'il s'agit d'un cas fortuit, surtout qu'il s'agit de l'incendie d'un avion en cours de route, c'est-à-dire d'un accident qui se produit fréquemment et qui est dans les prévisions. »

C'est une décision qui, heureusement, n'a pas fait jurisprudence, le cas de Risque de l'Air étant patent.

LES ASSUREURS
ET LE RISQUE DE L'AIR

DEUXIÈME PARTIE

Notre première partie nous a permis d'étudier ce qu'est le Risque de l'Air et d'examiner le système adopté par les différents législateurs européens, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur aérien. Cette étude nous a montré la complexité de cette question.

Notre deuxième partie est beaucoup plus simple. Elle sera consacrée à l'étude de l'assurance aérienne, seul remède au Risque de l'Air. Elle en étudiera toutes les questions et les principales modalités. En outre, nous nous efforcerons de montrer les tendances de l'assurance à évoluer dans le sens international. Nous diviserons cette partie en deux chapitres, savoir :

CHAPITRE PREMIER

L'Assureur et le Transporteur

I. — *Le Risque de l'Air et l'Assureur.* — Nécessité de l'assurance aviation pour une exploitation aérienne transeuropéenne. — Point de vue respectif et divergent des assureurs et des exploitants.

II. — *Evolution historique de l'assurance aérienne en France.* — Organisation technique de l'assurance aviation. — Aperçu sur les systèmes étrangers. La formule de la Compagnie LE ZÉNITH. Celle du CONSORTIUM FRANÇAIS. Contrat du BRITISH AVIATION GROUP.

III. — *Régime actuel des Assurances aériennes françaises.* — Les contrats : principales garanties (casse, passagers, responsabilité civile). — Le contrat constructeur. — L'assurance des Manifestations aéronautiques. — Primes et rendement. — La politique des assureurs français. — Celle des Compagnies de navigation. — Celle du Ministère de l'Air. — Les assurances et l'aviation de tourisme.

CHAPITRE II

Caractère International de l'Assurance Aviation

Nécessité d'une convention unifiant les législations et d'une entente des assureurs européens. — La Convention internationale de Varsovie du 12 octobre 1929. — Son application et les assureurs. — Les objections à lui opposer.

CHAPITRE PREMIER

L'Assureur et le Transporteur

- I. — Le Risque de l'Air et l'Assureur. — Nécessité de l'Assurance-Aviation pour une exploitation aérienne transeuropéenne. — Point de vue respectif et divergent des assureurs et des exploitants.
- II. — Evolution historique de l'assurance aérienne en France. — 1° Organisation technique de l'assurance aviation. — 2° Aperçu sur les systèmes étrangers. — 3° La formule de la C^{ie} *Le Zénith*. — Celle du *Consortium Français*. — Contrat du *British Aviation Group*.
- III. — Régime actuel des Assurances Aériennes Françaises. — 1° Les contrats : principales garanties (casse, passagers, responsabilité civile). — 2° Le contrat constructeur. — 3° L'assurance des manifestations aéronautiques. — 4° Primes et rendement. — 5° La politique des assureurs français. — Celle des Compagnies de Navigation aérienne. — Celle du Ministère de l'Air. — 6° Les assurances et l'aviation de tourisme.

I. — Le Risque de l'Air et l'Assureur

On ne peut nier le développement actuel de la navigation aérienne et les progrès réalisés à ce jour. Il est certain que ceux-ci ont dépassé nos espérances et il est probable que l'avenir nous révélera encore bien des nouveautés. Qui eût pensé, il y

a environ une vingtaine d'années, que des services réguliers relieraient dans des conditions de rapidité et de sécurité presque absolues, non seulement les principales capitales européennes, mais encore les différents continents ? La liaison France-Indochine n'est-elle pas déjà effectuée régulièrement ? Des avions n'ont-ils pas parcouru plus de 10.000 kilomètres sans escale, et d'autres n'ont-ils pas emporté dans les airs plus de 100 passagers ? Et ces expériences ne sont plus maintenant des tentatives de records, puisque les lignes anglaises sont actuellement équipées avec des appareils susceptibles d'emmener 40 passagers sur le parcours Paris-Londres.

L'aviation est entrée, maintenant, dans l'ère des réalités pratiques et les résultats actuels promettent une exploitation vraiment industrielle. Il faut reconnaître que les charges des Compagnies restent encore très lourdes à supporter, l'écroulement récent d'une grande entreprise aéronautique en reste d'ailleurs une démonstration évidente. Les entreprises aériennes resteront longtemps pauvres et il leur faudra, pendant des années, l'appui des gouvernements, sous forme de subventions, et ceci, parce que le trafic n'est pas encore assez rémunérateur, d'une part, par suite du nombre insuffisant de passagers, d'autre part, du fait des délais trop courts d'amortissement et des frais élevés d'exploitation, malgré le coût actuel des billets.

Nous n'examinerons pas le système des subventions, ce sujet dépassant le cadre que nous nous sommes tracé. Disons cependant que ce régime permettra aux organismes de se développer, de s'équiper d'un matériel moderne et aussi de pouvoir lutter avec les entreprises étrangères, parfois concurrentes sur une même ligne.

Ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que les Compagnies de navigation aérienne n'ont que dix années de pratique et que les Compagnies de Chemins de fer, qui sont encore loin d'être dans une situation financière florissante, sont passées par les mêmes difficultés. Cependant, pour nécessaires qu'elles soient, les subventions ne doivent pas faire oublier aux Compagnies

la nécessité d'une organisation réellement industrielle. Il y aurait beaucoup de choses à dire sur ce point.

Quoiqu'il en soit, les transporteurs se trouvèrent, à l'origine, devant un risque qui dépassait leurs possibilités financières, et ils cherchèrent auprès des assureurs, l'appui qu'il leur fallait et qui leur était indispensable, alors surtout que les législations étaient différentes et que les tribunaux rendaient des décisions contradictoires avec des condamnations à des dommages-intérêts fort élevés.

Les Compagnies de navigation obtinrent de suite des assureurs l'aide sollicitée. Nous devons reconnaître que les Compagnies d'assurances françaises, si souvent décriées, firent preuve au début de l'essor de la navigation aérienne, de beaucoup d'allant et d'esprit d'entreprise ; pourtant, les premiers résultats étaient loin d'être encourageants ; de plus, les assureurs ne connaissaient du risque aérien, qu'une chose : son caractère d'exceptionnelle gravité.

D'un autre côté, la question étant d'autant plus difficile à résoudre, que les transporteurs ne disposaient que de faibles moyens financiers et que, normalement, les assureurs devaient leur demander des primes assez élevées.

On sait que le régime de faveur dont bénéficie actuellement le transporteur, ne rentra en vigueur qu'en mai 1924. Jusqu'à cette date, les assureurs devaient jouer un rôle important auprès des Compagnies exploitantes pour la couverture de leur responsabilité civile, en cas d'accidents survenus aux voyageurs transportés. Mais, où la garantie des assureurs joua un rôle encore plus important, c'est en matière de couverture contre les risques de casse des appareils ; les premières années d'exploitation se révélèrent très dures pour les Compagnies, par suite du grand nombre d'accidents de route constatés sur les lignes, causés, la plupart, par des défaillances de moteur. Les subventions n'auraient permis à elles seules au transporteur d'entretenir leur flotte et même de la renouveler partiellement.

Sur ce point, bien que de gros progrès aient été déjà réalisés, l'appui des assureurs reste encore nécessaire.

Hors cette question, l'intervention des Compagnies d'assurances était indispensable pour les lignes internationales, du fait de l'état d'esprit des différents législateurs étrangers. Nous l'avons montré, en étudiant les principales législations des pays d'Europe Centrale.

Quant à nous, nous estimons, à l'encontre de certaines Compagnies, que les transporteurs devraient continuer à s'assurer, quels que soient les progrès techniques réalisés et la raréfaction de ce qu'on appelle « le Risque de l'Air ». L'assurance joue, en effet, un rôle salubre dans une exploitation et sa nécessité reste impérieuse devant la complexité des transports par voie aérienne. Cette complexité sera encore plus grande du jour où la Convention de Varsovie sera en vigueur, un régime de responsabilité limitée remplaçant l'actuel régime de l'exonération. De plus, il ne faut pas oublier que dans toute entreprise, il existe une catégorie de risques, d'accidents imprévisibles « dans le temps en quantité et en qualité », qui empêchent sans assurance l'établissement de tout budget précis et pouvant par là exposer à la ruine les entreprises les plus saines et les plus prospères.

Or, ces risques dont nous parlons, ces risques pour la plupart imprévisibles, tels les *Risques de l'Air*, existent encore en aéronautique à un degré non négligeable quoiqu'il ne faille, nous l'avons montré, en exagérer l'importance, la sécurité augmentant de jour en jour depuis la création du Service de la Sécurité Aérienne (1).

(1) Un journal aéronautique « *Les Ailes* » donne dans le n° 521 du 11 juin 1931, des renseignements très intéressants sur la valeur du service de la Sécurité Aérienne. Cet article de M. Victor MAURICE, vers l'aviation sûre, est intitulé « *Les premiers résultats de la Politique de Sécurité* ».

« Pour rendre l'aviation la chose de tous, disait-il, il faut qu'elle soit essentiellement sûre. Les chiffres indiqués se passent de tout commentaire, bien que les données statistiques internationales, ne soient pas établies sous la même formule.

D'ailleurs, la meilleure preuve que le risque aviation est exceptionnel, c'est que les petites Compagnies d'assurances ne peuvent raisonnablement couvrir, à elles seules, le risque aviation, ce risque ne pouvant être garanti que par de grosses entreprises, « véritables caisses compensatrices, concentrant tous les

« Alors qu'en 1922, on comptait un accident grave pour 350.000 kilomètres parcourus. Le service de la Sécurité aérienne, sous l'active impulsion de M. BRUNAT, porte ce chiffre en 1929 à 555.000 kilomètres et à 920.000 kilomètres en 1930. *L'Air Union* et les *Lignes Farman* présentent encore un chiffre plus éloquent, puisqu'il n'a été enregistré sur ces lignes aucun accident grave pour 1.500.000 kilomètres parcourus, soit 38 fois le Tour de la Terre à l'Equateur.

L'année 1929 a, d'autre part, entraîné dans les écoles de pilotage, un blessé grave pour 68 élèves brevetés, alors que l'année 1930 n'a vu aucun blessé grave pour 178 élèves. Les centres d'entraînement des Pilotes Civils qui comptaient en 1928 un mort pour 1.752 heures de vol et en 1929 un pour 2.648 heures, ont vu en 1930 le cas de mort disparaître et le chiffre des blessés graves, réduit à un pour 3.573 h. de vol.

L'Aéronautique Militaire si décriée, comptait en 1922 un accident pour 1.463 heures de vol ; en 1928, 1 accident pour 2.672 heures ; en 1929, 1 pour 2.633 ; en 1930, ce chiffre était porté à un accident pour 3.400 heures de vol.

Mêmes progrès dans l'Aéronautique Maritime, où le chiffre passe de 1 accident pour 613 heures de vol en 1928 à un accident pour 3.748 h. de vol en 1930.

Un coup d'œil sur le premier trimestre 1931, révèle l'existence de 11 accidents graves, se décomposant comme suit :

- 1 sur les lignes commerciales ;
- 1 dans les écoles de pilotage ;
- 2 dans l'aviation de tourisme ;
- 6 dans l'aéronautique militaire ;
- 1 dans l'aéronautique maritime.

Les enquêtes effectuées sur ces accidents ont révélé que les causes en provenaient d'une faute professionnelle, d'une faute de pilotage, d'une panne de moteur et de mauvaises conditions météorologiques et trois accidents à terre ; les quatre autres accidents, n'ayant pas encore fait l'objet de conclusions formelles de la part du service de la Sécurité Aérienne.

Cette simple statistique révèle donc, que les accidents les plus fréquents sont ceux constatés à terre, aucun accident n'ayant été consécutif à un incendie, à la défectuosité du planeur ou à la défaillance du pilote.

Dans le premier semestre 1930, l'aviation commerciale des Etats-Unis déclarait 44 accidents sur les lignes, 205 dans les écoles. En Angleterre, 19 accidents graves et 40 morts dans l'aviation militaire

risques » (2) et pouvant résister, par là même, aux conséquences d'une catastrophe aérienne toujours possible et susceptible d'entraîner la perte de nombreuses vies humaines.

Ceci dit, voyons quel était l'état d'esprit des assureurs et des assurés à l'origine et quel est-il actuellement. Il faut reconnaître qu'il y eut de réelles difficultés au début, d'abord du côté des assureurs, ceux-ci habitués à travailler à l'aide de statistiques se trouvèrent, comme nous l'avons dit, devant l'inconnu, en présence des risques créés par la nouvelle locomotion, d'où une certaine tendance bien naturelle à majorer le taux des primes déjà élevées par rapport à celles perçues pour les autres

du 1^{er} janvier au 1^{er} mai, alors que notre pays n'a déploré que 14 accidents avec 9 morts.

Les lignes commerciales françaises pendant la même période, eurent 10 accidents graves et les écoles 3 (nous ignorons toutefois, si le nombre des élèves à l'instruction, et le trafic, étaient comparables).

Ces résultats probants, nous les devons aux enseignements tirés après chaque accident, par le Service de la Sécurité Aérienne, enseignements qui permettent d'éliminer chaque jour, les causes probables et qui feront bientôt de l'aviation, un moyen de transport comparable au point de vue sécurité à n'importe quel autre moyen de locomotion.

La sécurité du planeur est certainement ce qui reste le plus en retard, du fait de l'absence d'un équipement assez puissant, tel le tunnel du N.A.C.A. américain. Il faut attendre les crédits du Parlement sur l'outillage national qui seront affectés à la construction d'un tunnel d'essai à Chalais Meudon, préconisé par M. CAQUOT.

Quant à la construction elle-même, elle se simplifie de jour en jour, du fait des recherches effectuées pour obtenir des avions le plus fins possible, au moins grand nombre de points vitaux.

Les aménagements ont fait l'objet d'études très poussées et l'on sait que le dispositif d'un robinet ou d'un contact a son importance en cas d'accident.

D'autre part, les 5 ou 6 incendies en vol constatés jusqu'à ces dernières années, ont complètement disparu du fait du perfectionnement des moteurs, du soin plus attentif apporté aux tuyaux, raccords et extincteurs.

Enfin, des progrès très intéressants ont déjà été réalisés en ce qui concerne les parachutes, ceux-ci étant devenus maintenant de véritables instruments de salut pour les pilotes en danger.

Pour terminer, il faut dire que le Service de la Sécurité Aérienne, a travaillé également la question de l'aménagement des aérodromes, la radiogonométrie, les phares Hertzien, les instruments de bord et la protection météorologique.

(2) Confert M. OTTEN, l'aéronautique commerciale et les Assurances.

moyens de locomotion usuels. C'était, nous devons en convenir, un moyen peu propre à attirer les assurés dépourvus de moyens financiers. Ceux-ci, en effet, ne cherchaient à assurer que les mauvais risques, restant leur propre assureur pour les bons.

Il faut dire, que dans les entreprises opérant dans un domaine connu depuis longtemps, l'établissement de statistiques par les assureurs, a permis à ceux-ci de déterminer les taux d'assurance d'une façon satisfaisante et de prévoir théoriquement, pour se couvrir des risques assurés, des primes correspondant aux dits risques. Or, il n'existait absolument rien à l'origine en matière aéronautique, les risques maritime ou terrestre ne pouvant se comparer avec le risque aérien. Heureusement que les assureurs n'ont pas perdu de temps, et qu'ils ont pu recueillir rapidement des éléments statistiques déjà très utiles, mais encore insuffisants et incomplets, du fait des modifications techniques continuelles. Nous demeurons encore, en aéronautique, comme l'indiquait M. OTTEN dans le domaine des probabilités, qui n'ont de valeur qu'appliquées à de grands nombres et où, par conséquent, l'incertitude demeure absolue quant à la répartition dans le temps.

Nous avons examiné la situation des assureurs à l'origine. Il nous reste à examiner maintenant si les Compagnies aériennes pouvaient se passer du concours des assureurs. Nous ne le pensons pas, et nous partageons, sur ce point, l'avis de M. OTTEN, que nous avons déjà cité et qui fut l'un des créateurs de l'Assurance-Aviation en France. En effet, de très anciennes entreprises peuvent, par suite du très grand nombre de leurs fonds de réserve, s'assurer elles-mêmes pour la couverture des risques de l'exploitation ; mais cette combinaison demeure impossible pour des entreprises moyennes ou récentes, cette solution étant pour elles incompatibles avec une bonne gestion financière.

De son côté, l'assuré n'avait pas non plus la bonne politique. Il ne voyait et il ne voit pas encore, le plus souvent, qu'une chose : son bilan d'une année. L'année a-t-elle été sans sinistres,

il parlait et il parle encore de ne plus s'assurer, ou de ne plus assurer que les mauvais risques, courant en cela sa chance, sans penser à la nécessité de constituer des réserves. C'est d'ailleurs une mentalité non spéciale aux assurés de l'aviation, mais qui est, il faut le reconnaître, très regrettable pour les assureurs obligés d'avoir l'élément prime par le plus grand nombre d'assurés.

Une autre objection était faite par les constructeurs et les exploitants : « la vie des appareils est trop brève, l'amortissement dispense de s'assurer » (3). Nous pouvons dire encore que cette opinion constitue une erreur profonde, quand il s'agit d'un outil dangereux comme l'avion, fragile et essentiellement hors du contrôle de son propriétaire, le pilote étant en fait seul maître à bord.

C'était là une mentalité aussi peu favorable aux assureurs qu'aux assurés, les assureurs, du fait des premiers résultats peu encourageants et du petit nombre des assurés, ayant une tendance non pas à diminuer les taux, mais plutôt à les majorer devant une jurisprudence hésitante aux décisions, le plus souvent contradictoires.

Mais ce qui est le plus regrettable de constater, c'est que cet état d'esprit a une tendance à s'accroître devant les perfectionnements techniques. N'entend-on pas souvent les grandes Compagnies de navigation dire encore : « Pourquoi continuer à s'assurer, nos primes cette année ont été supérieures à ce que nous avons touché pour nos sinistres », et le malheur pour les assureurs, est que souvent ceci se traduit par une résiliation des polices, les exploitants devenant leurs propres assureurs pour les risques qu'ils considèrent les meilleurs.

Espérons cependant que l'application de la Convention de Varsovie donnera à l'Assurance-Aviation un regain de faveur du fait de la nouvelle responsabilité encourue par le transpor-

(3) M. OTTEN, *op. cit.*, p. 5.

teur aérien. Le développement de l'aviation de tourisme entraînera, en outre, une nouvelle responsabilité pour les propriétaires, et ceux-ci ne pourront en aucun cas se passer des assureurs.

Malgré les difficultés rencontrées, les Compagnies d'assurances continuèrent à délivrer des contrats et, de plus, à s'organiser pour pouvoir, le plus exactement possible, apprécier le risque et « aménager, comme disait M. BLUM (4), l'assurance aérienne aux besoins croissants du public et des usagers ». Ces Compagnies considéraient et considèrent encore, en effet, qu'il y a un intérêt national à conserver en France les résultats de nos exploitations et le détail technique de nos constructions aéronautiques ; cette politique, qui ne fut pas toujours celle de nos gouvernants, ne permettra pas un jour de dire, en parlant des assureurs, que leur attitude fut égoïte ; ce sera, au contraire, tout à leur honneur d'avoir conservé un risque sans en tirer autre chose que des *pertes*.

Bien que décriée par les uns et les autres, il faut reconnaître que l'Assurance-Aviation a joué un rôle des plus salutaires pour les Compagnies d'exploitation aérienne.

Les Compagnies ont pu renouveler leur matériel, éviter dans certains cas la faillite grâce aux garanties données par l'assurance et envisager l'avenir avec plus de sécurité. Mais pour permettre aux assureurs des dégrèvements, des diminutions de primes, il est indispensable, comme nous l'avons déjà indiqué, que les assureurs aient l'élément prime : il faut donc que les assurés eux-mêmes changent leur état d'esprit ; les Compagnies exploitantes doivent assurer tous leurs risques, c'est-à-dire même les appareils usagés, naturellement à dire d'expert et suivant un taux approprié à la durée de l'amortissement. L'assurance-

(4) Confert M. BLUM, *Assurances Aériennes*, 1930.

incendie pourrait-elle exister si l'on n'assurait que les pyrotechnies ? Les assureurs-aviation ne sont-ils pas dans la même situation, si on ne leur demande de garantir que des appareils d'essais ou de records ?

Il y a, en matière d'assurance-aviation, beaucoup à faire. C'est tout un courant qu'il faut remonter et ce n'est pas toujours chose facile. Nous avons vu l'assureur et l'assuré en conflit, jusqu'à ces temps derniers. Les intérêts semblaient opposés, alors qu'ils sont liés en réalité.

Sans doute, l'assureur a-t-il toujours voulu tenir hauts ses tarifs, pour réserver l'avenir. De son côté, l'assuré, devant les premiers résultats de l'exploitation, voulait obtenir des ristournes de primes pour non-sinistres, alors que la prudence recommandait de laisser à l'assureur la possibilité de constituer des réserves pour pouvoir résister à l'année mauvaise toujours possible, la périodicité des catastrophes étant chose connue.

Or, ce que l'exploitant semble ignorer, c'est le caractère du Risque de l'Air, le plus souvent catastrophique, qui, bien que réduit de jour en jour, reste réalisable et susceptible d'entraîner une Compagnie dans de gros frais. S'imagine-t-on les dommages-intérêts réclamés à un exploitant le jour où un appareil tombera sur un immeuble et occasionnera la mort de nombreuses personnes ? Et puis, même sous le régime de la loi de 1924 et de la Convention de Varsovie, le transporteur peut se voir déclarer responsable à la suite d'une catastrophe.

Enfin, il y a la garantie « casse » qui subsiste et restera encore un grave risque pour l'exploitant, surtout devant la valeur toujours plus élevée des appareils. Sans aller jusqu'à l'avion D. O. X. allemand, qui a coûté 35 millions de marks, un simple tri-moteur à dix passagers coûte, chez un constructeur, près de 1.200.000 francs.

Quant aux assureurs, ils sont eux-mêmes dans la nécessité, devant l'ampleur des risques, de s'associer en formant des consortium. Nous nous en expliquerons plus loin, lorsque nous retracerons l'évolution historique de l'assurance-aviation.

Pour conclure, nous pouvons dire que malgré les difficultés des premières années, les assureurs-aviation sont sortis maintenant de la « période chaotique » et même de la « période d'essai ». Il serait désirable que l'entente intervienne entre les assureurs et les exploitants, et que ceux-ci se décident à considérer l'assurance-aviation comme une nécessité et non comme une chose utile, dont on peut se dispenser. Les uns et les autres doivent se considérer comme des co-associés ; l'intérêt national étant en cause, « tous doivent travailler, pour le moment, d'accord, et favoriser de leur mieux l'établissement de catégories de risques, la recherche des primes faibles au besoin, dans de véritables contrats d'association prévoyant une ristourne à l'intéressé après un certain temps, fonction des résultats des contrats d'assurance ». Cette formule de M. OTTEN (5) est toujours une réalité que tous devraient s'efforcer à appliquer.

II. — *Evolution historique de l'Assurance aérienne en France*

Nous avons exposé la situation sans précédent, dans laquelle se trouvèrent les assureurs, lorsque les premiers exploitants s'inquiétèrent des risques qu'ils couraient. Quel accueil les Compagnies d'assurances allaient faire à ce risque nouveau et exceptionnel par sa gravité ? Sans doute, l'étendue des risques et des responsabilités éventuelles, leur complexité et leur caractère d'imprévision du fait de l'absence de statistiques, n'étaient pas de nature à rassurer les assureurs. Cependant, nous avons montré précédemment, que les Compagnies, ou du moins certaines Compagnies, dans un esprit dépourvu de routine administrative, abordèrent le risque sans crainte, bien qu'il fut tout à fait nouveau pour elles et qu'elles ne possédaient pas d'organisation pour l'étudier.

Il faut ajouter que les accidents étaient nombreux, le matériel

(5) M. OTTEN, *op. cit.*, p. 9.

non encore au point et, ce qui est plus grave pour les assureurs, sans comparaison possible. Aussi, les résultats des premiers temps furent-ils peu encourageants, les catastrophes aériennes se succédant avec une fréquence inquiétante.

Cependant, fort de l'expérience que lui avait donné l'automobilisme, une dizaine d'années auparavant, l'assureur fit confiance à la nouvelle locomotion et ce sera pour les Compagnies qui pratiquèrent au début l'Assurance-Aviation, un titre de gloire d'avoir continué à financer de leurs deniers une entreprise aussi déficitaire.

Au fur et à mesure que le temps s'écoulait, les assureurs s'organisaient, comparaient les risques et devenaient aussi plus difficiles dans leurs acceptations. C'est seulement à partir de ce moment que l'Assurance-Aviation devint réellement de l'assurance et abandonna le caractère de pari qu'on lui attribuait précédemment.

Ceci dit, voyons rapidement l'évolution historique de cette branche particulière de l'assurance :

Les premiers contrats que l'on rencontra furent des polices couvrant la responsabilité civile à raison des accidents aux tiers ; il s'agissait de contrats délivrés dans des cas tout à fait spéciaux.

Donnant l'exemple en France, une grande Compagnie d'assurance ne tarda pas à faire imprimer un contrat intitulé : « Assurance contre les accidents causés aux tiers par les ballons dirigeables et les aéroplanes ».

M. DROUINEAU, qui dirigea une importante Compagnie de la place, dans une étude fort intéressante sur cette question, indique qu'à cette époque, pour une prime de 600 francs, on garantissait la responsabilité civile d'un pilote jusqu'à concurrence de 100.000 francs par accident, quel que soit le nombre des victimes (6).

(6) *Revue juridique loco-aérienne* 1925 (Où en est l'assurance aviation en France), p. 334.

L'un des contrats typiques que l'on peut citer est certainement celui qui garantissait M. Jules VÉDRINES, aviateur, demeurant à Paris, 19, rue des Entrepreneurs, pour un aéroplane piloté par lui. La Compagnie renonçait à tout recours qui pourrait être exercé contre M. DEPERDUSSIN, en sa qualité de constructeur de l'appareil.

Puis les assureurs en vinrent à étendre leur garantie aux accidents causés aux pilotes (accident tombant sous l'application de la loi de 1898, quand il s'agissait d'employés de constructeurs), accidents donnant lieu à une indemnité forfaitaire pour les pilotes amateurs, professionnels, volant pour leur propre compte. Les primes étaient d'ailleurs élevées, prohibitives en une certaine façon. Elles atteignaient, en effet, 25 % du montant du salaire, ou 20 % de la somme assurée.

Risque très différent des autres par son caractère imprévisible, les assureurs continuèrent à le considérer comme difficilement susceptible d'une assurance, du fait du petit nombre d'appareils assurables.

La guerre mit naturellement la question à l'arrière-plan, celle-ci n'ayant plus le même intérêt. Il n'en fut pas de même à la fin des hostilités, lorsque l'État voulant donner une garantie à ses pilotes, élèves ou moniteurs, pendant leur entraînement dans les centres ou dans les écoles d'aviation, et conserver ainsi en activité de vol, dans un intérêt militaire, les nombreux pilotes formés durant ces dernières années, s'inquiéta de la question de l'Assurance-Aviation.

Il faut dire qu'à cette époque, l'étranger cherchait déjà à s'implanter sur le marché français, et ce à un moment où il n'était pas encore opportun de laisser aux mains des assureurs, quels qu'ils fussent, notre industrie aéronautique, nos constructions et nos statistiques. C'est pourquoi, dès 1919, le Gouvernement, sur la demande du Sous-Secrétariat à l'Aéronautique et des dirigeants à l'Aéronautique, fit naître le *premier Consortium Aviation Français*. Ce Consortium, dont le siège était à la Compagnie LE SOLEIL, n'admettait pas cependant la garantie contre

la « casse des appareils », comme le faisaient déjà les Anglais. Pourtant, c'était à vrai dire le risque le plus gros pour une entreprise de transport naissante.

LE SOLEIL-SÉCURITÉ était à la tête de ce Consortium aéronautique et souscrivait alors pour le compte de quatre ou cinq Compagnies.

Indépendamment de cet organisme, il y a lieu de signaler des initiatives particulières très intéressantes. Ainsi, des Compagnies françaises délivrèrent pour leur propre compte des contrats Aviation Tous Risques, à l'exception des Risques de « casse ». L'initiative la plus remarquable est sans conteste celle de la Compagnie LE ZÉNITH, qui établit rapidement un contrat Tous Risques Aviation garantissant l'ensemble des risques pouvant intéresser l'industrie aéronautique avec, de plus, ce qui était réclamé depuis longtemps : la garantie « casse » (cette garantie faisait toutefois l'objet d'une franchise à la base assez élevée). Il faut dire que la Compagnie LE ZÉNITH rendit un service signalé à l'Aviation, en s'entourant de spécialistes qui étudièrent cette nouvelle question et aidèrent à sa mise au point. Le ZÉNITH avait des traités avec les assureurs anglais, la British Aviation Group, l'Union of Canton, et les membres du White Cross Assurance Association.

Les Anglais qui, de leur côté, avaient absorbé la presque totalité des risques du marché avec une facilité plus grande que les assureurs français, ne tardèrent pas à ressentir rapidement les résultats de leur entreprise. En effet, tous les risques (responsabilité civile, tiers, passagers) furent durement touchés au cours des trois années d'après-guerre.

Le contre-coup s'en fit ressentir également en France et c'est très sagement que LE ZÉNITH, qui avait donné l'exemple et qui déjà détenait une partie du portefeuille aviation, se décida à augmenter sa force, en s'affiliant, dès 1923, au 2^e Consortium, intitulé « Réunion des Assureurs du Consortium Aviation ». Il était d'ailleurs composé de la British Aviation Group, de la Zurich et de la Compagnie Le Zénith. Il présentait l'avantage

de faire sans difficulté, l'assurance « casse », c'est-à-dire de garantir le bris des appareils eux-mêmes, soit par suite de chute, soit par suite d'atterrissage malheureux, collision et causes apparentes, soit les dégâts aux appareils du fait des éléments, soit en l'air, soit au sol.

LE ZÉNITH ne tarda pas à être remplacé par la Compagnie l'URBAINE et LA SEINE, celle-ci ayant absorbé LE ZÉNITH. Cette Compagnie fit plaider un grand nombre de procès devant les différentes juridictions françaises ou étrangères et réunit rapidement toute une jurisprudence sur l'assurance aviation.

Le Consortium a élargi, depuis, sa formation. Il a recueilli l'adhésion de trente-quatre Compagnies et de onze réassureurs.

1° *Organisation technique de l'Assurance-Aviation.* — Voyons maintenant l'organisation technique mise sur pied par les premiers assureurs.

Dépourvus de statistiques, les premiers assureurs se virent obligés de s'équiper devant une technique nouvelle. Le taux des primes ne pouvait pas être uniforme, il devait être, en effet, fonction de chaque risque, d'où la nécessité d'examiner chaque demande et d'étudier, pour chaque proposition, les qualités de navigabilité de l'appareil, sa date de construction, sa résistance, son degré de sécurité, sa vitesse d'atterrissage et son type. Les assureurs devaient donc s'entourer de techniciens de l'aéronautique. Grâce à la parfaite organisation du Bureau Véritas, les assureurs furent déchargés de ce souci. Le Commandant DE L'ESCAILLE, Directeur du Bureau Véritas, créa, en effet, une section aéronautique composée d'experts qualifiés, la plupart anciens ingénieurs dont le concours fut particulièrement utile, tant pour la surveillance des constructions, que pour l'établissement d'un registre de cote des appareils, similaire en cela à celui des navires tenu par le même Bureau (7).

(7) Fondé en 1828 à Anvers, sous la raison sociale « Bureau de renseignements pour les Assureurs Maritimes », cet organisme dès 1922, prêta son aide aux Assureurs Aviation, en leur fournissant tous détails

C'est en se basant sur les données du Bureau Véritas, que LE ZÉNITH et le nouveau Consortium purent réellement faire de l'assurance et apprécier d'une façon vraiment technique les risques qu'on leur proposait.

Les Anglais adoptèrent d'ailleurs une politique similaire. La British Aviation Group créa également un Consortium en Italie, en Angleterre et en Allemagne. Au fond, la création des Consortium trouve son explication, dans le fait que les assureurs se virent dans la nécessité de se solidariser en une certaine mesure, devant l'ampleur des risques qui leur étaient proposés. Cette solidarité leur permettait de supporter plus facilement les charges de la branche nouvelle, et aussi leur donnait des moyens d'étude et de documentation plus complets. Un organisme central possède toujours, en effet, une unité de vue du fait de sa spécialisation, rendant plus facile l'appréciation des risques et la détermination des taux.

Cette organisation spéciale s'appelle un Consortium en France, en Italie et en Angleterre. En Allemagne et en Scandinavie, elle porte le nom de Pool. Le nom n'est pas le même, mais le principe reste identique.

Par le moyen du Consortium, les affaires étaient et sont encore, centralisées sur le Bureau Véritas, qui donne son appré-

techniques sur la qualité des aéronefs et sur leur classification. Il fallait aux assureurs des indications pour leur tarification sur la nature des services demandés aux aéronefs, sur le parcours effectué, sur le trafic habituel, les circonstances atmosphériques habituelles, la capacité de l'appareil en passagers, la charge utile, le genre de construction (métallique ou non), le nombre des moteurs, les dispositifs de sauvetage et de sécurité. Le Bureau Véritas se mit rapidement en mesure de renseigner les assureurs sur tous ces points et en ce faisant, il rendit à l'assurance aviation, un grand service. Il créa une branche spéciale, dite « Branche Aéronautique », qui ne pouvait être mieux dirigée que par un grand technicien, le Commandant de l'ESCAILLE et classa les appareils aériens, en plusieurs classes, notamment :

- 1° En appareils de série de type connu ;
- 2° En appareils de série d'un type nouveau ;
- 3° En prototype dérivant d'un type connu ;
- 4° En appareils prototype dérivant d'un type nouveau.

ciation technique sur la valeur du risque. C'est en se basant sur les rapports des experts du Bureau Véritas, que le Consortium décide de l'acceptation, de la tarification et des conditions de l'assurance.

La gestion du risque est répartie entre quelques grosses Compagnies adhérentes, mais le rôle de ces Compagnies est strictement limité à l'étude des sinistres et à la partie contentieuse des affaires.

On se rappelle que les premières années de l'exploitation de l'aéronautique furent extrêmement pénibles à supporter pour les assureurs, ce qui les amena à réclamer des primes très élevées. On en était venu à se demander « s'il y aurait avant longtemps une branche pratiquement viable d'assurance ». Heureusement que la période chaotique (8), comme l'indiquait M. le Professeur ROUBIER, est passée et que maintenant des organisations ont été mises sur pied de part et d'autre.

Groupés devant le risque, les assureurs n'avaient plus à redouter les charges d'une catastrophe, puisque la plus importante se trouvait répartie entre les différents membres du Consortium, chacun intervenant pour le montant de sa répartition, sans possibilité de recours en cas de défaillance d'un adhérent. D'un autre côté, ils ne craignaient plus la concurrence et pouvaient, par là, imposer leur point de vue, en maintenant élevé le montant des primes (ceci n'est peut-être pas la meilleure chose que l'on puisse trouver dans cette organisation).

Sur ce point, comme l'indiquait M. BLUM, les assureurs-aviation n'ont rien innové. Ils ont suivi tout simplement l'exemple des assureurs-maritimes ou incendie, qui appliquaient à leurs risques le principe de la co-assurance, avec cette différence toutefois, que dans les Consortium, la participation est fixée une fois pour toutes, lors de l'adhésion des membres participants. La répartition se fait en fin d'année, mais jusqu'à présent les béné-

(8) R.I.L.A. *les Assurances Aériennes*, par Paul ROUBIER, p. 322.

fices n'ont pas été considérables, les pertes dépassant le plus souvent les bénéfices absorbés par les frais de gestion et les frais généraux.

Solution médiane, le Consortium répond aux risques aviation actuels, mais l'avenir reste aux entreprises individuelles, qui permettent le libre jeu de la concurrence. Il faut reconnaître que cette solution n'est pas encore, pour le moment, possible, et qu'elle ne sera réalisable, suivant le Professeur ROUBIER, que « lorsque la sécurité matérielle correspondra à la sécurité juridique ». Les assureurs ont peut-être été jusqu'à présent un peu sévères dans leurs tarifications, mais il ne leur était pas facile de tenter des expériences avant d'avoir obtenu des résultats pratiques.

2° *Aperçu sur quelques systèmes étrangers.* — Examinons maintenant quelques-uns des systèmes pratiqués à l'étranger.

a) *L'Angleterre.* — Nous avons dit que dès juin 1923 un premier pool avait été créé : le British Aviation Group, qui ne tarda pas à devenir le plus important du monde.

Le British Aviation Group est composé par deux groupes, ayant la même participation : la White Cross Insurance Association et l'Union Insurance Society of Canton Ltd. Cette Compagnie a été la première à délivrer des contrats aviation, puisque ceux-ci datent de 1919.

Il y a lieu de dire, en ce qui concerne l'Angleterre, que les gouvernements aidèrent beaucoup les assureurs en leur prêtant un appui que ne trouvèrent pas les assureurs français. Ceux-ci font, en effet, partie dans une certaine mesure, du Ministère de l'Air, et celui-ci n'est pas sans suivre leurs suggestions.

b) *Allemagne.* — Ce pays, toujours à l'avant, est passé par le même processus. Ce furent d'abord des Compagnies privées, qui assurèrent les risques aviation, telles la Compagnie Germania, l'Assekuranz Union et, surtout, la Stuttgarter Verein.

Les Compagnies adhèrent aux pools : l'Aviation Poll for Hull Risks, le Luft Pool et le Deutcher Luft Pool.

Depuis 1927, l'Allianz Concern est la Compagnie qui a la direction du Pool Aérien allemand. Elle a absorbé sa concurrente possible, la Stuttgarter Verein : elle est devenue l'Allianz et Stuttgarter Verein (9).

c) *La Scandinavie* a constitué, dès 1923, le Nordiske Pool fur Luftfhart forsikring, englobant les assureurs des quatre pays scandinaves : la Suède, la Norvège, le Danemarck et la Finlande. Le Pool actuel englobe dix-neuf compagnies danoises, quatre suédoises, huit norvégiennes et dix-sept finlandaises.

d) Un mot nous paraît nécessaire sur les *Etats-Unis* (bien que notre étude soit essentiellement européenne).

Nous y rencontrons un autre système que celui des pool et consortium. Les Américains préfèrent, en effet, les Compagnies spécialisées telles les Compagnies The Aero Insurance Cy et The Aero Indemnity Cy. Ces Compagnies, véritables compagnies spécialisées, sont au capital respectif de un million et deux millions de dollars. L'une ne s'intéresse qu'à l'assurance des appareils, l'autre garantit exclusivement les risques d'accident et de vol. Comme l'a dit M. Henri BALOIS, dans un article intitulé « The problem of Aviation Insurance », il faut des spécialistes pour l'assurance aérienne et les pertes plus ou moins désastreuses subies par certaines Compagnies proviennent uniquement de leur « *manque d'expérience de la chose aéronautique.* » Cette solution est déjà adoptée par les Etats-Unis, qui ont centralisé la souscription des affaires à la Firme Barber et Baldwin. Cette firme, dirigée par un excellent et très ancien pilote, est composée d'ingénieurs aéronautiques et de spécialistes de la navigation aérienne, dont l'éducation d'assureurs n'est plus à faire (10).

(9) Confert BLUM, *Assurances Aériennes.*

(10) Au moment où nous achevons cette étude, nous apprenons sans un certain plaisir, que ce que nous avons toujours suggéré, devient une réalité en Angleterre. En effet, une puissante Compagnie d'Assurance *Aviation* vient de se fonder sous la dénomination « The British Aviation Insurance Cy », au capital de 4.250.000 livres sterling, soit plus

Nous pensons que cette formule est la bonne, car comment peut-on se faire une idée d'un risque, si on ne le connaît pas au moins par expérience ? Ainsi, la lutte contre la perte de vitesse ne peut présenter le même intérêt pour celui qui l'a redouté en volant et celui qui n'en a entendu parler que par des rapports et qui ne possède pas le sens aéronautique des membres du personnel navigant.

Le mouvement de solidarité est à peu près général, mais cette politique, pour présenter de bons côtés, en présente aussi de mauvais. On lui reproche d'être plus ou moins une coalition des assureurs permettant à ceux-ci de maintenir hauts les tarifs du fait du manque de concurrence ; en outre, de devenir un organe trop administratif. Sur ce point il nous est difficile de prendre position, mais il n'est pas douteux qu'il y a un peu de vrai dans cette objection du fait de la nécessité d'une expertise technique, toujours préalable.

Néanmoins, les pool, consortium et autres organismes, présentent un gros avantage du fait de la similitude de leur organisation et de leurs rapports internationaux.

Enfin, n'oublions pas que la 50^e Assemblée générale de l'Union Internationale de l'Assurance-transport, qui s'est tenue à Paris du 18 au 25 septembre 1930, n'a fait qu'adopter maintenant, pour l'assurance maritime, les solutions en vigueur depuis longtemps en matière d'assurance-aviation : exemple du pouvoir des Pool et Consortium, possesseurs de moyens d'action plus puissants et plus durables que ceux d'une entreprise privée. Et puis, la collaboration des assureurs des différents pays permet des échanges de vue très utiles pour l'étude des risques, l'établissement des statistiques et les différentes tarifications.

de 30 millions de francs français (capital entièrement souscrit par neuf des plus grosses Compagnies d'assurance anglaises).

Représentative du marché anglais, cette Compagnie est enfin dirigée par des spécialistes du Risque Aérien, tel le Capitaine A.-G. LAMPLUG, précédemment à la British Aviation Insurance.

III. — *La formule de la Compagnie Le Zénith, celle du Consortium Français, le contrat de la British Aviation Group.*

A) *La Formule de la Compagnie Le Zénith.* — Les appareils sont soumis à des risques de nature et de cause variées. L'avion est sans cesse sujet à des atterrissages forcés et à des collisions au sol ou en vol avec un autre appareil ou un obstacle ; il est, d'autre part, soumis à la tempête et à tous les accidents ou incidents inhérents à la nouvelle locomotion.

C'est pourquoi, lorsque l'on connaît la fragilité des appareils, leur valeur, leur nombre dans une Compagnie de navigation aérienne et les charges qu'entraîneraient pour elle la perte d'un gros appareil, on ne s'étonne plus que la garantie des assureurs ait été surtout recherchée à l'origine pour garantir la « casse » des appareils.

C'est sur cette demande instante des exploitants, que certains assureurs, notamment la Compagnie LE ZÉNITH, apportèrent un remède à une charge aussi lourde pour les Compagnies de Navigation et créèrent un contrat spécial garantissant les sinistres « casse », c'est-à-dire les dommages ou pertes matérielles consécutives à une chute ou à un atterrissage forcé.

La première expérience suivie de résultats pratiques semble être celle effectuée par la Compagnie LE ZÉNITH, dont nous avons déjà parlé. Elle constitue une initiative qui fut très favorable en France au développement de l'aéronautique par les garanties qu'elle conférait.

LE ZÉNITH a non seulement été l'une des premières Compagnies à avoir cette initiative, mais on doit reconnaître qu'elle donna exemple aux suivantes, puisque le Consortium aviation n'a fait qu'imiter le contrat « casse » de cette Compagnie.

La police-type délivrée par LE ZÉNITH, sous le n° 388-6-22, était intitulée « assurance contre les risques d'aviation en réassurance avec l'Union Insurance Society of Canton Limited ».

Cette police, présentée d'une façon très heureuse, comportait des conditions générales-types assez étendues, ayant pour objet de délimiter les garanties et de préciser les mesures à prendre en cas de sinistre, les charges et les obligations des assurés ; de plus, elle donnait une définition des principaux mots techniques en usage. Elle précisait notamment aux assurés ce que l'on entendait garantir ou bien exclure. Ainsi, la police définissait les qualificatifs « acrobatique, panne mécanique, premier vol, reconstruction, vol d'essai, vol de démonstration ».

Des avenants annexes déterminaient les conditions particulières, tels le mode de perception des primes, les modifications apportées aux appareils, la valeur des appareils et leur qualité, le nombre de passagers se trouvant à bord d'un aéronef.

1° La garantie de la *Responsabilité civile* à l'égard des tiers, en ce qui concerne exclusivement le transport des marchandises, faisait l'objet d'une annexe M. (marchandises).

2° Une annexe R. couvrait la *Responsabilité civile* à l'égard des tiers, à l'exclusion des voyageurs transportés.

3° L'incendie, la foudre, l'explosion en vol ou au sol, ou sous hangar, étaient garantis par l'annexe I. (incendie), avec une franchise de base de 1/10°.

4° L'annexe P. (passagers), garantissait la responsabilité civile à l'égard des passagers exclusivement. La garantie par passager était fixée à la somme maximum de 120.000 francs, avec un plafond de 500.000 francs par catastrophe (la base moyenne était donc de 100.000 francs par place de passager).

5° Une annexe T. garantissait le transport de l'appareil et une annexe V., le cas de vol.

Enfin, le recto de la police condensait aux assurés, en un tableau très clair, les garanties concédées tant au annexes, qu'aux conditions générales, avec en regard le taux de prime fixe pour chaque garantie.

Parmi les plus importantes polices que délivra LE ZÉNITH, on

peut citer la police de la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE (11) et celle garantissant les Centres d'Entraînement des Pilotes Civils, dont M. RICHARD était alors concessionnaire.

Avant de passer aux contrats du Consortium Aviation, nous ajouterons quelques mots sur la garantie « casse » de ces polices, puisque c'est surtout sur ce point que l'initiative du ZÉNITH fut intéressante.

L'annexe D., dont nous avons parlé, garantissait exclusivement les dégâts accidentels éprouvés par l'appareil, que ce soit du fait des éléments à l'exclusion de l'incendie, ou par suite de collision entre l'appareil et la terre, ou tout autre objet mobile ou immobile, ou enfin, par chute dans l'eau.

Naturellement la garantie de cette police ne jouait que dans des limites territoriales préalablement déterminées, sauf cas de force majeure, et ne s'appliquait pas en cas d'usure, de panne mécanique ou de vice de construction, ou bien encore, lorsque l'appareil était conduit par une personne non habilitée à cet effet. De même la police ne pouvait jouer en cas d'accident consécutif à la tempête, coup de vent, tornade ou tout autre phénomène atmosphérique.

En cas de sinistre, l'assurance ne couvrait que le coût réel des réparations, mais ce coût de réparation ne devait pas dépasser le coût des pièces de rechange, plus le coût de la main-d'œuvre employée, auxquels on ajoutait 50 % du coût de cette

(11) A titre indicatif, la Compagnie Franco-Roumaine payait pour la garantie de ses risques à l'origine, une prime de 96.889 fr. 45. Cette prime fit l'objet de nombreuses augmentations, étant donné les résultats déficitaires de cette entreprise.

D'autre part, la prime A était de 9 0/000 de la valeur totale des appareils ; la prime B était calculée sur la base de 20 centimes par kilomètre parcouru pendant l'année d'assurance, avec ou sans passager. La prime C était de 20 centimes par kilomètre parcouru. C'était une surprime portant à 40 centimes la prime totale afférente aux kilomètres parcourus avec passagers. Enfin, la prime D de 0.2125 ne jouait que pour les vols de nuit effectués sur un parcours déterminé (Paris-Strasbourg et Turnu-Severin-Bucaret, spécialement équipés à cet effet).

“ LE ZENITH ”

Compagnie Anonyme Française d'Assurances à primes fixes contre “TOUS RISQUES”

ANNEXE A LA POLICE AVIATION

T A B L E A U X

Tableau C. — Liste des PILOTES pouvant piloter le ou les Appareils assurés par la Police

NOMS	PRÉNOMS	NUMÉRO DU BREVET	OBSERVATIONS
------	---------	------------------	--------------

Tableau A — Décomposition de la valeur de chaque Appareil

TOTAL (1)	
Instruments de bord seuls	
MOTEUR NEUF	Hélice
	Radiateur
	Seul
EMPANNAGE	Châssis d'atterrissage complet
	Plan de dérive
	Gouvernail de direction
	Plan mobile de profondeur
	Plan fixe
PLANEUR	Ailerons
	Ailes interm. (multiplan)
	Ailes inf. sans ailerons
	Ailes sup. sans ailerons
Fuselage sans moteur avec instruments de bord	
N° de série et/ ou d'immatriculation	

Tableau A. — Désignation et Valeurs des Appareils

OBSERVATIONS									
Désignation du Moteur				Construction	Mois				
					Année				
				Constructeur H. P. Numéro					
Valeur y compris le Moteur				Estimation de la valeur actuelle					
				Prix neuf au Catalogue (1)					
DÉSIGNATION DE L'APPAREIL suivant autorisation des autorités compétentes				Charge utile	Avec Passagers				
					Sans Passagers				
Places y compris le Pilote				Construction	Mois				
					Année				
Construction Type									
				N° de série et/ou d'imma- triculation.					

Tableau B. — Somme assurée

ACCIDENTS CAUSÉS AUX TIERS				Annexe D - Dégâts à l'appareil (1)		Annexe I Incendie (1)		Annexe V Vol (1)		Annexe T Transport	
Annexe B - A l'exclu- sion des Passagers	Annexe P - Passagers seulement	Franchise déduite		Franchise déduite	Maximum par Appareil	Franchise déduite	Maximum par Appareil	Franchise déduite	Maximum par Appareil	Franchise déduite	Maximum par Appareil
		Pour la Durée									
		Par Accident									
	Annexe B - A l'exclu- sion des Passagers	Franchise déduite		Franchise déduite	Maximum par Appareil	Franchise déduite	Maximum par Appareil	Franchise déduite	Maximum par Appareil	Franchise déduite	Maximum par Appareil
		Pour la Durée									
		Par Accident									
N° de série et/ ou d'immatriculation											

main-d'œuvre pour couvrir tous autres frais, y compris les frais généraux.

Les assureurs, en outre, bénéficiaient, pour chaque sinistre, d'une franchise de 2 % de la valeur déclarée de l'appareil.

Nous ajouterons encore un mot sur cette police. La valeur de chaque appareil était décomposée en un tableau qui facilitait les règlements de sinistres. Ce tableau était établi au moment de l'expertise. Nous en donnons un extrait dans le tableau ci-après.

Enfin, la garantie ne s'appliquait pas à la panne mécanique, mais l'avenant précisait que seule la rupture de la pièce, cause génératrice de l'accident, n'était pas couverte par le contrat. Par contre les dégâts causés par l'impact au sol tombaient sous la garantie des assureurs, que la panne ait entraîné l'atterrissage ou, au contraire, la destruction complète de l'appareil.

B) *La police du Consortium Aviation Français.* — Nous avons dit que LE ZÉNITH avait innové : voyons si sa formule a été suivie par les autres assureurs, tel que le Consortium Aviation.

Le Consortium Aviation, dès qu'il fut organisé, sortit une police garantissant les aéronefs contre tous risques. Cette police, modèle 101 A, présente des analogies certaines avec le contrat que nous avons précédemment examiné. Ceci se comprend d'autant mieux, que le créateur de l'assurance-aviation au ZÉNITH, M. OTTEN, fut un des premiers organisateurs du Consortium Aviation.

La police 101 A comprend, sur la première page, un tableau résumant les garanties concédées, c'est-à-dire :

Risque D (couvrant les dommages éprouvés par les aéronefs).

Risque P (couvrant la responsabilité de la Compagnie pour les accidents aux passagers).

Risque I (couvrant le risque incendie des aéronefs).

Risque R (couvrant la responsabilité civile de la Compagnie pour les accidents aux tiers autres que les passagers).

A. — Les Conditions générales précisent très clairement

l'étendue de l'assurance, les conditions de formation du contrat, les obligations de l'assuré (12), les formalités à effectuer en cas de sinistre, la détermination du montant de l'indemnité, les conditions de paiement, enfin la durée de l'assurance.

Comme dans la police du ZÉNITH, un article suit, donnant la définition des expressions techniques. Les Conditions générales sont imprimées et font l'objet des premières pages du contrat.

B. — Les Conditions particulières suivent et sont le plus souvent dactylographiées ; elles diffèrent suivant chaque contrat et précisent la garantie « casse » des appareils, l'incendie, la garantie « passagers » et celle de la responsabilité civile.

C. — Des annexes intercalaires peuvent être ajoutées pour les déclarations de l'assuré et les conditions particulières aux risques précédemment énumérés, tels : l'indication des pilotes de la Compagnie, l'itinéraire suivi, la description détaillée de la flotte, avec l'indication de la valeur des types de moteurs et la décomposition détaillée des pièces principales de l'aéronef. En ce qui concerne ces points, la formule du ZÉNITH a été tout à fait imitée par le Consortium Aviation.

Dans les polices du Consortium Aviation, la liste du personnel prenant part à la conduite des aéronefs fait l'objet d'un tableau A,

(12) L'article 11 de cette police précise que la garantie ne jouera que si l'avion est en possession de son certificat de navigabilité et que si le pilote est dûment habilité : « 1° L'aéronef devra être en bon état de navigabilité et en tous points apte à affectuer toute évolution, et cela préalablement à ladite évolution, il devra être titulaire d'un certificat de navigabilité régulier en état de validité (dûment renouvelé après chaque accident quelqu'en soit l'importance) et avoir été maintenu pendant la durée de l'assurance sur un registre de classification d'aéronefs reconnu, les frais de cotation ou recotation audit registre incombant exclusivement à l'Assuré ; enfin, d'une manière générale, aucune évolution aérienne ne sera commencée, sans l'autorisation préalable écrite de la Compagnie, si ce n'est d'un aérodrome ou d'un endroit approprié ; 2° le personnel prenant part, directement ou indirectement à la conduite de l'aéronef, devra être titulaire des brevets réguliers en état de validité, le qualifiant pour la fonction qu'il occupe à bord de l'aéronef ; 3° l'assuré, ses préposés ou salariés devront se soumettre aux règlements et aux lois en vigueur ayant trait à la navigation aérienne qu'ils soient d'ordre national ou international, sauf le cas de force majeure.

le tableau B donne un récapitulatif des appareils et décomposition de leur valeur. Les principaux postes de ce tableau sont afférents au planeur, au moteur, au corps proprement dit, à la voilure, aux empennages, aux atterrisseurs, au groupe moto-propulseur, aux instruments de bord.

Quelques mots nous paraissent nécessaires sur les contrats du Consortium Aviation. Celui-ci a, en effet, établi un système de règlement particulier, qui rend très spécial l'assurance-aviation.

Longtemps, la formule de ce règlement a été la suivante : Pour un appareil déterminé et assuré pour une somme de... suivant une décomposition donnée à la souscription du contrat par l'assuré et vérifiée par le Bureau Véritas, il était convenu que les planeurs se déprécieraient à raison de 1/1200 par heure de vol et les moteurs à raison de 1/800 par heure de vol (pour certains moteurs, la dépréciation n'était que de 1/600), c'est-à-dire qu'un planeur ou un moteur perdait toute sa valeur respectivement, après 1.200 heures ou 800 heures de vol. De plus, il était précisé qu'après chaque revision ou réfection tout planeur ou tout moteur perdait 5 % de sa valeur initiale agréée. Toutefois, le maximum de cette dépréciation était fixé à 10 % quel que soit le nombre des revisions ou réfections effectuées. Enfin, une franchise de 2 % calculée sur la valeur agréée pour le type, intéressait l'assuré à la gestion du risque.

On arrivait (suivant un spécialiste de ces questions), à la formule ci-après, dans le cas d'un règlement concernant des dégâts au moteur :

$$\begin{array}{c} \text{Dépréciation} \quad \frac{1}{800} \quad \text{par heure de vol, soit} \quad \frac{1}{48.000} \quad \text{: valeur du} \\ \text{moteur} \quad \frac{\text{valeur du moteur} \times \text{par minutes de vol}}{48.000} \quad \times \text{par} \\ \text{coefficient d'avaries} = \text{dommages à la charge des assureurs} \\ \text{(sous réserve des revisions et de la franchise).} \end{array}$$

Les assureurs français n'intervenaient d'autre part, pour le règlement des sinistres, que pour les $\frac{3}{4}$, 25 % des dommages établis suivant la formule ci-dessus, restant à la charge de l'assuré qui devenait son propre assureur pour cette part.

Il faut reconnaître que ce système était assez complexe, puisqu'il comportait : 1° une réduction pour amortissement des heures de vol effectuées (les heures de vol se décomptent à dater de la mise en service sur la ligne exploitée) ; 2° une dépréciation pour revision ou réfection ; 3° une franchise fixe de 2 % ; 4° une propre assurance de 25 %.

En ce qui concerne la réduction pour heures de vol effectuées et la dépréciation pour revision ou réfection, nous sommes d'accord qu'elles se justifient facilement par des raisons techniques d'amortissement. Quant à la franchise, là comme ailleurs, elle avait pour objet d'éliminer les petits sinistres, où la distinction entre l'entretien et l'accident est souvent difficile à faire. Elle se comprenait facilement en matière d'assurance-aviation. Quant à la propre assurance qui avait pour but d'intéresser l'assuré à la bonne gestion, nous trouvons qu'elle était un peu élevée, puisqu'elle constituait une franchise supplémentaire.

Les assureurs furent d'ailleurs, amenés à modifier quelque peu leur formule, de façon à rendre plus facile l'application pratique de leur contrat.

L'une des plus importantes polices souscrites par la Consortium Aviation, concerne une ligne de navigation aérienne précédemment assurée par LE ZÉNITH. Il s'agit de la C. I. D. N. A.

Cette police garantissait tous les risques pouvant frapper l'exploitation de cette ligne, y compris le risque passager. Ce contrat qui fut loin de donner de bons résultats aux assureurs, fut la source de graves difficultés, surtout en ce qui concerne les garanties « passagers ». Cette garantie fit l'objet de nombreux procès et les amena à changer leur formule. A l'origine, ils avaient prévu la délivrance de billets de passage rédigés en

français ou dans la langue du lieu de délivrance. Les billets devaient comporter la clause d'exonération de responsabilité, dans les formes prévues aux articles de la loi française (articles 41 et 42). On sait les difficultés rencontrées devant les tribunaux tchèques sur l'interprétation de cette clause. C'est pourquoi un système nouveau fut instauré : les compagnies de navigation devaient remettre un billet avec la clause d'exonération et en même temps, un extrait des clauses et conditions de la police « individuelle » qu'elles souscrivaient au bénéfice du passager et dont le montant de la prime était compris dans le coût du billet. Cette *assurance automatique* s'élevait en cas de mort à 150.000 francs et à la même somme en cas d'infirmité totale permanente.

Pour sanctionner la délivrance de la police et du billet, l'assuré remettait au passager un accusé de réception, que celui-ci devait signer (ainsi que nous l'avons exposé précédemment). Il était, d'autre part, précisé dans les conditions de la police d'assurance, que les indemnités n'étaient pas dues pour les accidents donnant lieu à des dommages-intérêts. le paiement des indemnités prévues à la police, comportant renonciation expresse de toute action en dommages-intérêts contre la Compagnie pour les conséquences corporelles de l'accident, quel qu'il puisse être.

Ce système, qui semble et qui cependant aurait dû donner de bons résultats, ne paraît pas encore être le système idéal, puisque dans une affaire assez récente, les assureurs ont rencontré des difficultés en Tchécoslovaquie. Il s'agit d'une affaire C. I. D. N. A. contre FICHER (13).

(13) Dans cette affaire, M. et M^{me} FICHER avaient été blessés gravement à la suite d'un capotage, survenu le 2 novembre 1928. M. FICHER réclamait à la C.I.D.N.A. une somme de K. C. 132.563, soit environ 8 à 10.000 francs français. Quant à M^{me} FICHER, qui avait été beaucoup plus gravement blessée et pour laquelle on redoutait une paralysie

Il est probable, que devant ces difficultés, les assurés et les assureurs en arriveront à faire signer par le voyageur, un billet du type dont modèle ci-dessus qui sanctionnera d'une façon définitive les obligations et leur accord sur le contrat de transport.

D). — *Police « Tous Risques » de la British Aviation Group.*

Quelques mots sur cette police nous paraissent nécessaires étant donné le grand nombre de contrats souscrits actuellement par les différentes industries aéronautiques françaises à cet organisme d'assurance.

Les conditions générales de la police déterminent la valeur applicable aux risques matériels, la dépréciation des appareils et la clause de reconstitution, ainsi que le mode de règlement de sinistres. Comme dans toutes les polices, les exclusions générales suivent telles que l'usure, la dépréciation ou détérioration graduelle, la rupture mécanique et la casse, les avaries survenues aux appareils en cours de transport, de même que les accidents

presque complète, elle faisait réclamer une somme de K. C. 272.000, à laquelle il y avait lieu d'ajouter une rente mensuelle de K. C. 2.000.

Le billet avait été rédigé en tchèque et une police « individuelle passager » avait été remise à M. et M^{me} FICHER, qui avaient signé l'accusé de réception dont nous avons parlé.

Bien que l'affaire semble très régulière et un contrat d'assurance existant, elle a été portée devant le tribunal de district de Prague n° 1, qui admit le droit à réparation aux blessés. L'adversaire soutenait que la clause insérée sur le billet se référait à la loi française et qu'en conséquence elle n'était pas opposable en Tchécoslovaquie ou en Autriche. En outre, le mari ayant signé le billet de M^{me} FICHER, on soutenait que son acceptation ne pouvait être valable. De plus, l'avocat adverse prétendait que même à supposer que la signature ait été valable, celle-ci ne constituait pas une renonciation à toute action en indemnité, attendu que les blessés n'avaient touché aucune indemnité sur la police « individuelle ».

Les assureurs purent cependant transiger cette affaire par la somme de 190.000 K. C., soit environ 140.000 francs.

Il est heureux qu'une telle solution ait pu intervenir, car on ne peut présumer de la décision qui aurait été rendue par les juges, sur la question de la clause d'exonération, dans les conditions où se présentait cette affaire.

dûs à la négligence et à la faute lourde, pendant que l'aéronef n'est pas en vol. De même, sont exclus les cas de vol de l'appareil.

Les conditions particulières « stipulations spéciales » déterminent certaines règles d'usage en matière d'assurance.

Enfin, comme dans les polices du ZÉNITH et du Consortium Aviation, un chapitre donne les définitions techniques.

Des annexes garantissent les risques de vol, les risques à terre, l'incendie, le vol, la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, vis-à-vis des passagers (la clause de non-responsabilité pour quelque accident que ce soit, causé ou non par la négligence de l'assuré, devant être insérée sur les billets de passage comme en France).

Enfin, la police se termine par l'indication des *exclusions particulières*, tant pour les risques de vol en l'air, que pour les risques à terre.

Il y a lieu de reconnaître, si l'on compare les conditions des polices anglaises et françaises, que les termes des polices françaises sont, comme l'indique M. BLUM, à certains égards, plus larges et plus souples que ceux des polices anglaises, telles celles de la British Aviation Group. Ainsi, cette dernière police ne couvre que les risques de vol, les accidents survenus à terre n'étant pas garantis : quelle sera donc la situation d'un aviateur blessé, en mettant en route son appareil ? Il n'est pas douteux que la police anglaise ne garantisse pas cet accident, qui serait couvert par les contrats du Consortium Aviation.

IV. — Régime actuel des Assurances Aériennes Françaises.

Tout ce que nous avons dit jusqu'à présent, se résume en ceci : nous avons examiné le Risque de l'Air et ses modalités. Nous avons essayé d'examiner ce risque à deux points de vue : le point de vue technique et le point de vue juridique ; cette étude nous a amenés à constater, que pour limité qu'il soit, ce risque constituait une trop lourde charge pour un exploitant et qu'il lui était nécessaire dans la situation financière où il se trouvait,

de faire appel aux assureurs, quelles que fussent leurs prétentions. Notre précédent chapitre nous a montré également le caractère international du Risque de l'Air et les difficultés d'une ligne d'exploitation transeuropéenne, du fait de la complexité des législations des pays survolés.

Il ne nous reste plus à examiner maintenant, après les indications que nous avons données sur l'évolution historique et économique de l'assurance-aviation, que les différentes modalités de cette branche nouvelle de l'activité des assureurs.

1° *Les Contrats : Principales modalités. — Corps. — Passagers. — Responsabilité Civile.*

A. — En ce qui concerne l'Assurance Corps, ou assurance-casse, nous avons montré précédemment, que c'était celle qui avait été réclamée la première, les exploitants ayant été à l'origine, très lourdement frappés par des catastrophes successives, dues en grande partie, aux défaillances de moteur et au manque d'expérience.

On sait, que cette formule d'assurance fut trouvée par la Compagnie LE ZÉNITH et qu'elle fut reprise et mise au point définitivement par le Consortium Aviation.

Nous avons également parlé des modalités que présentaient les principaux points de la police de la British Aviation Group. Ainsi que nous l'avons exposé, le mécanisme de cette assurance reste un peu compliqué par suite des données techniques indispensables à son fonctionnement. Sans doute, une formule de règlement « casse » reste un peu complexe pour les assureurs ordinaires, mais n'est-ce pas là une preuve de l'adaptation de l'assurance aux problèmes nouveaux.

Quels que soient les progrès réalisés et l'expérience acquise, le risque ne permet pas encore aux assureurs des dégrèvements de prime aussi importants que le désireraient les assurés. Il faut noter qu'il existera longtemps encore un décalage entre les

constatations pratiques et les tarifications des assureurs, basées plus sur le passé que sur le présent. Enfin, il n'est pas douteux que la mentalité actuelle des exploitants qui tendent à se considérer leurs propres assureurs, n'est pas faite pour amener des diminutions de prime. Il manquera pendant des années, aux assureurs français, l'élément prime. C'est donc là, une idée essentiellement fausse de la part des exploitants et contraire aux principes de l'assurance, qui veulent que l'on constitue des réserves pour les années mauvaises, sans tenir compte des résultats d'une année.

Un fait est certain : c'est que les assureurs n'ont pas pu garder la confiance qu'ils méritaient, après l'effort qu'ils avaient tenté au début. En effet, plusieurs compagnies n'ont pas hésité pour des différences de primes insignifiantes, à porter leurs polices aux assureurs anglais. Il est vrai que ceux-ci firent les mêmes constatations que les assureurs français, puisque ces mêmes compagnies ne tardèrent pas à résilier leurs contrats pour devenir leur propre assureur. Peut-être qu'une solution autre serait intervenue, si ces compagnies n'avaient pas obtenu auprès des gouvernants, l'autorisation de porter leur assurance aux compagnies étrangères et par là même, d'abandonner une partie des subventions qui leur étaient accordées chaque année.

Cette même assurance-corps est certainement celle qui est appelée à devenir la plus importante, l'accident d'aviation restant, malgré les progrès techniques, une chose possible au même titre que l'assurance incendie est indispensable pour un particulier (14). Il faut reconnaître, que l'aviation restera toujours soumise aux vicissitudes atmosphériques et que le retour à la terre

(14) Suivant une statistique, on compte en moyenne de 2 à 5 accidents corps pour un million de kilomètres parcourus, dans les Compagnies de Transports Publics ; aux Etats-Unis, la moyenne est de une chute pour 250.000 milles parcourus en vol.

restera longtemps encore difficileux en cas de panne mécanique. Or, la valeur des appareils tendant à augmenter de jour en jour, il n'est pas douteux qu'une catastrophe sera toujours sans assurance, une lourde charge financière pour une Compagnie. Nous ne parlons pas, pour le moment, de la question prime que nous examinerons plus loin.

B. — De même, nous avons déjà parlé de l'assurance passager et nous avons montré les difficultés qu'elle rencontrait, du fait de la différence des législations et des conditions de la validité des clauses d'exonération insérées sur les billets. Le commentaire, que nous avons fait de la législation tchèque, nous semble suffisant. Nous ne reviendrons pas sur cette question.

Un mot cependant : les difficultés rencontrées ont déjà eu un résultat, puisque les assureurs connaissent maintenant les limites de leurs engagements, grâce au système des assurances automatiques adopté par plusieurs Compagnies exploitantes.

Cette assurance, nous le rappelons, est souscrite au bénéfice du passager par la Compagnie et est comprise dans le coût du billet. Au moyen de ce système, l'exploitant ne redoute plus maintenant l'aléa d'un procès, puisque à la responsabilité civile de la Compagnie, est substitué un système d'assurance « individuelle » (à indemnité forfaitaire). Il y a lieu de noter, en outre, qu'en dehors de cette police, la Compagnie ne manque pas de s'assurer pour sa responsabilité civile éventuelle, en cas de procès.

Grâce à cette organisation, un accident entraînant la mort d'une dizaine de passagers, reste aujourd'hui une chose prévisible, mais non catastrophique pour l'exploitant, du fait de la garantie concédée par les assureurs.

En l'état actuel, les polices d'assurance passager françaises obligent le plus généralement, l'exploitant à insérer sur les billets de passage la clause d'exonération prévue aux articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924 « Indépendamment de ce qui est prévu pour le risque R, l'assuré, chaque fois qu'il effectuera

le transport d'un passager à titre onéreux, devra insérer sur le billet de passage, remis par lui au passager, la clause suivante : conformément aux dispositions des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, le transporteur déclare s'exonérer de la responsabilité qui pourrait lui incomber, à raison des Risques de l'Air et des fautes commises par toute personne employée à bord, dans la conduite de l'aéronef ».

La formule insérée sur le billet est le plus souvent, la suivante : à la C. I. D. N. A., la clause est rédigée comme suit : « Je sousigné, titulaire du billet de passager N°..., pour le voyage aérien décrit au présent billet, reconnais avoir reçu des mains de la C. I. D. N. A., l'extrait des conditions du contrat d'assurance souscrit par la C. I. D. N. A. à mon bénéfice sur son réseau ». — A l'AIR UNION : « Conformément aux dispositions des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, la Compagnie décline toute responsabilité relative aux Risques de l'Air et aux fautes commises par toute personne employée à bord de l'aéronef. Le passager en acceptant le présent billet, exonère par là même la Compagnie de cette responsabilité ». — A la S. T. A. R. : « La Société des Transports (Aériens ou Terrestres), ainsi que la Ligue Aéronautique de France, déclinent toute responsabilité quant aux accidents et dommages quelconques, qui pourraient advenir aux passagers au cours des voyages aériens. Elles ne répondent pas des fautes ou des négligences des pilotes ou d'autres personnes embarquées à bord des avions, à quelque titre que ce soit ». — A la Compagnie LATÉCOÈRE : « La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques décline toute responsabilité pour retard, pertes, dommages ou accidents quelconques, pouvant advenir au départ, en vol ou à l'atterrissage, au passager ou à ses bagages, quelle qu'en soit la cause ; qu'ils résultent d'un cas de force majeure, d'un vice de l'appareil transporteur, d'une faute ou d'une négligence quelconque du pilote ou de toutes autres personnes embarquées à quelque titre que ce soit à bord de l'appa-

reil transporteur ou participant à sa manœuvre, de tout autre fait non compris dans l'énumération ci-dessus ».

Seules les lignes FARMAN et la C. I. D. N. A., ainsi que la LUFTHANSA, ont adopté à ce jour à notre connaissance, le système de l'assurance automatique. Dans les autres Compagnies, rien de particulier n'a été prévu au bénéfice des passagers. Ceux-ci ont toutefois la possibilité de souscrire au moment du départ de l'avion, une assurance « individuelle » contre les accidents de voyage aérien. C'est une police « *au voyage* » délivrée sans formalité, d'où son nom d'« assurance-ticket », garantissant au voyageur, en cas de mort, paiement d'un capital de x... francs et en cas d'infirmité, d'une indemnité déterminée en fonction du capital initial assuré.

Cette police ne semble pas avoir été très recherchée par les passagers, ceux-ci redoutant toujours un peu la souscription d'un contrat d'assurance avant d'effectuer un voyage.

Les résultats de cette police d'assurance ont été très bons et les primes encaissées par le Consortium, assez importantes.

En dehors du Consortium Aviation, la Compagnie La Nationale Luxembourgeoise, comme l'indique M. BLUM, s'est spécialisée dans ce genre de garantie, de même la British Aviation (la garantie de cette Compagnie est fixée à 1.000 livres en cas de mort et à 6 livres par semaine, pendant 26 semaines, en cas d'incapacité absolue de se livrer à ses occupations.

L'avantage de la formule de l'assurance automatique en usage à la C. I. D. N. A. et sur les lignes FARMAN est de fournir aux assureurs un élément prime important, puisque tous les passagers payants ou à titre gratuit, sont compris automatiquement dans l'assurance. Cependant, on critique ce système en disant qu'il augmente encore le coût du billet et, en déclarant qu'il fait double emploi pour ceux qui sont déjà titulaires d'une assurance-vie. Nous répondrons à cette objection, en disant qu'il est difficile de faire des demi-mesures et que pour le moment le nombre des

personnes assurées sur la vie n'est pas encore très important en France (15).

Outre les billets de passage dont nous avons précisé les modalités, la Compagnie remet aux passagers un extrait des conditions de la police d'assurance « individuelle » souscrite à son bénéfice et garantissant les indemnités en cas de mort, ou d'incapacité permanente.

L'article 1^{er}, paragraphe 6 de ce contrat d'assurance est ainsi rédigé : « les dommages-intérêts auxquels la C. I. D. N. A. ou le transporteur agissant pour son compte, seraient tenus par jugement ou transaction, ainsi que les indemnités qui pourraient être payées au passager, victime de l'accident, ou à ses ayants-droits, en vertu de l'assurance spécialement contractée à cet effet pour les cas a, b, c (prévus dans les paragraphes précédent de l'article 1^{er} a), viendront toujours en déduction des indemnités fixées par le contrat d'assurance les assureurs n'étant tenus que pour la différence ».

De plus, il est formellement stipulé à l'article 10 du même contrat qu'il ne peut y avoir, en aucun cas, cumul entre les indemnités d'assurance et les sommes qui pourraient être dues à la suite d'un procès en dommages-intérêts : « La C. I. D. N. A. déclinant toute responsabilité à raison du transport aérien, le passager ne pourra se prévaloir en cas d'accident, que du bénéfice de la présente assurance et renonce expressément par suite, à toute action en dommages-intérêts pour les conséquences corporelles de l'accident, quelles qu'elles puissent être ».

(15) Il est vrai cependant, que la majorité des Compagnies d'assurance-vie, garantissent maintenant sans surprime les assurés pour le cas d'accident survenu au cours d'un voyage aérien effectué sur les lignes régulières. La clause insérée dans les contrats, est d'ailleurs rédigée comme suit : « La Compagnie garantie sans surprime et sans avis préalable, les risques de voyages accomplis par les assurés à bord d'un avion ou de tout autre aéronef à titre de simples passagers sur les lignes commerciales de transport en commun régulièrement autorisées ».

Le passager reçoit, d'autre part, un accusé de réception du billet et de l'extrait des conditions de la police, qu'il doit approuver et signer. Ce billet qui constitue la preuve de l'acceptation, est ainsi rédigé : « Je soussigné, titulaire du billet de passager N°... pour le voyage aérien décrit au présent billet, reconnais avoir reçu des mains de la C. I. D. N. A., l'extrait des conditions du contrat d'assurance souscrit par la C. I. D. N. A. à mon bénéfice »

Il faut reconnaître que ce système n'est pas celui que les assureurs avaient préconisé, mais il présente au moins l'avantage d'obtenir d'une façon détournée la signature du passager qui doit être considérée comme une ratification valable de la clause d'exonération et de l'adhésion aux clauses et conditions de la police d'assurance (16).

(16) En Allemagne, un système à peu près similaire fonctionne. Chaque passager est automatiquement garanti pour une somme de 25.000 RM. sans formalité ni frais, le billet comportant assurance. Le cas de mort vaut aux héritiers, le paiement d'une somme de 25.000 RM. La journée d'incapacité de travail est chiffrée à 25 RM. Une assurance complémentaire de 150.000 RM. maximum peut être, en outre, souscrite en sus de cette assurance automatique. Les assureurs ont demandé d'abord 6 %, puis 12 % et enfin 24 % du coût du billet.

B) En Scandinavie, le Pool Nordique a un système similaire. Ainsi que nous l'avons précédemment exposé, la loi du 26 mai 1922, qui régit en Suède la locomotion aérienne, exonère le transporteur de sa responsabilité pour dommages causés aux appareils ou aux personnes transportées, ceci en vertu d'une clause d'exonération totale insérée sur le billet. Les assureurs n'ont pas de contrat spécial pour le risque aéronautique, ce qui n'est pas sans inconvénient en cas d'accident, la loi du pays survolé étant le plus souvent la seule applicable.

C) En Grande-Bretagne, l'assurance-passager couvre toute somme que l'assuré serait légalement tenu de payer, mais la personne blessée doit prouver la négligence de la Compagnie. La prime est calculée sous forme de pourcentage sur le prix du billet.

D) Aux Etats-Unis, l'assurance responsabilité civile envers les passagers « passenger viability », est basée, suivant M. BLUM, sur un autre système un peu différent : s'agit-il de blessures, le transporteur peut être déchargé de toute responsabilité, s'il insère une clause d'exonération sur le billet remis au passager. S'agit-il au contraire de mort, la décharge signée par le passager n'est pas opposable aux ayants-droits. Ce régime ne s'applique évidemment qu'aux accidents survenus en dehors

C. — Il existe encore une troisième garantie concédée par les assureurs (17), mais elle n'est pas spéciale à l'aviation. Il s'agit du contrat garantissant la responsabilité civile à raison des dégâts causés aux tiers. Cette police couvre surtout les dégâts matériels causés par les atterrissages forcés en campagne. C'est donc le plus souvent pour des réclamations concernant des dégâts aux cultures, que la garantie des assureurs est appelée à jouer ; aussi n'entraîne-t-elle pas généralement de gros débours. Il ne faut pas oublier que la responsabilité d'une compagnie est très grande, si l'on songe à l'étendue d'une catastrophe se produisant au-dessus d'une ville.

En outre, « comme l'indique M. le Professeur RIPERT (18) dans la majorité des cas, les personnes qui sont victimes dans leurs corps ou dans leurs biens des accidents causés par les aéronefs, n'ont aucune faute à se reprocher et subissent les conséquences de la chute brusque de l'appareil ou du jet des objets qui se trouvent à bord. Il est juste qu'elles soient garanties dans toute la mesure du possible contre les risques qu'elles ne peuvent ni prévoir, ni éviter ».

C'est la raison pour laquelle l'idée de l'assurance obligatoire en matière de responsabilité tend aujourd'hui à se répandre devant les risques exceptionnels qui proviennent du développement de l'industrie aéronautique.

des lignes régulières, le transporteur aérien exploitant des lignes commerciales étant soumis aux mêmes règles que celles en usage pour les chemins de fer et les navires. Le taux d'assurance est d'environ 20 %, la valeur limitée des indemnités il est environ trois fois plus cher que le Consortium. Sans doute, un Tribunal a exonéré un transporteur aérien par un arrêt célèbre du 17 mai 1921 (arrêt rendu par le Suffolk Country Supreme Court), en se basant sur le fait qu'un accident d'aviation était un « act of God », mais il s'agit là évidemment, d'un cas d'espèce sans autre précédent.

(17) Nous reparlerons d'ailleurs, de cette garantie, lorsque nous examinerons la question de l'assurance des manifestations aéronautiques.

(18) R.J.L.A. — *Assurance et Aviation*, p. 223.

« L'assurance, a dit M. COHENDY, au 4^e Congrès des Sociétés affiliées à l'Aéro club de France, est si intimement liée au fonctionnement de la locomotion aérienne que certains esprits et non des moindres, ont proposé de la rendre obligatoire en cette matière ».

D'ailleurs, rappelons que l'article 53 de la loi du 31 mai 1924, édicte une présomption formelle de responsabilité contre l'exploitant de l'aéronef, en cas de dommages à autrui, hors le cas de faute de la victime, qu'ils soient causés par les appareils militaires ou appartenant à l'Etat. C'est donc une véritable présomption de responsabilité, qui rend l'exploitant d'un aéronef responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions des aéronefs, ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface sous les réserves ci-dessus indiquées.

Ce régime, en définitive, est à peu près semblable à celui applicable à l'automobilisme. L'arrêt de la Cour de Cassation du 13 février 1930 précise que le « conducteur est de plano supposé responsable des accidents qu'il peut causer avec sa voiture ». Il y a toutefois une différence en ce sens, que la preuve de la faute du transporteur aérien est difficile à établir pour un passager ou ses ayant-droits, du fait de la complexité et des circonstances d'une catastrophe aérienne. La Suisse a adopté la solution française stipulée à l'article 53 de l'arrêté Fédéral du 27 janvier 1930, l'Angleterre également, dans la loi du 23 décembre 1920. Le Danemarck (loi du 1^{er} mai 1923) et l'Allemagne (loi du 1^{er} août 1922), ont adopté également des solutions similaires..

Il n'y a pas, d'autre part, en matière de responsabilité civile, de cas de force majeure. L'article 48 du Projet de Code International de l'Air, est formel sur ce point : la responsabilité du transporteur aérien existe, même si les dommages proviennent d'un cas de force majeure, sans qu'il y ait lieu de rapporter comme cela se fait dans certains pays, la faute de l'aviateur.

Cette garantie présente, pour les Compagnies Aériennes, une très grosse importance et il est probable qu'elle deviendra un jour prochain, obligatoire.

2° *Le Contrat Constructeur.* — Il fallait aux constructeurs une garantie spéciale, du fait du caractère particulier de leur industrie. Il ne s'agit pas, en effet, dans ce type de contrat que nous allons examiner, d'appareils définitivement au point, mais le plus souvent de prototypes, de vols d'essai ou de réception. Il faut reconnaître que le risque n'est nullement comparable à celui d'une ligne commerciale où les appareils sont tout à fait éprouvés et où les assureurs possèdent une certaine expérience. Quand il s'agit d'appareils prototypes, les assureurs sont obligés de s'en tenir uniquement à l'opinion des experts. C'est pourquoi, la garantie est toute différente.

Le Consortium Français a délivré pour couvrir ce risque « constructeur », une police N° 101, garantissant les aéronefs contre « Tous Risques ». Ce contrat couvre l'ensemble des risques pouvant frapper l'aéronef, soit sous le hangar, soit sur l'aérodrome, soit au cours d'évolutions aériennes.

Les conditions générales de ce contrat sont similaires à celles des autres polices que nous avons examinées, tant au point de vue de l'étendue de l'assurance, qu'en ce qui concerne les obligations de l'assuré et les mesures à prendre en cas de sinistre. Le mode de règlement des avaries s'effectue suivant les mêmes modalités.

Par contre, les conditions particulières de ce contrat précisent le plus souvent que les vols d'essai (premier vol compris) sont garantis, de même que les vols de mise au point et de réception. Mais ces vols ne sont autorisés que pour des appareils nominativement désignés et pilotés par des pilotes préalablement agréés par les assureurs. En outre, ces démonstrations doivent être effectuées sur un parcours déterminé à l'avance. La prime moyenne pour un prototype est de 4 0/00 de la valeur de l'appareil.

reil et par heure de vol. L'assuré s'oblige pour ce faire, à communiquer dans un délai très rapproché (souvent 2 mois) le détail des heures de vol effectuées ainsi que leur date. La prime se régularise donc d'après les déclarations de l'assuré et le livre de bord. En outre, une franchise est prévue ; elle s'élève généralement à 2 % de la valeur de l'appareil avec un minimum préalablement arrêté. (Ainsi, ce minimum sera de 7.000 francs pour un prototype assuré 350.000).

Contrairement aux autres polices, la garantie couvre également les vols acrobatiques. Cela se comprend pour un constructeur qui sort le plus souvent des appareils destinés à l'armée (appareils de chasse ou de reconnaissance).

Cette garantie naturellement fait l'objet d'une surprime. De même une surprime assez élevée est demandée par les assureurs pour le premier vol de prototypes. Il ne faut pas oublier que le pilote réceptionnaire doit tirer toutes les possibilités de son appareil, tant au point de vue vitesse, qu'au point de vue charge utile et sécurité. L'expérience a montré aux assureurs, que le premier vol était souvent chargé de risques, le cas de rupture et les fautes de pilotage étant fréquents. Néanmoins, les résultats n'ont pas été trop défavorables, puisque le Consortium continue à délivrer cette garantie aux constructeurs.

3° *L'assurance des Manifestations Aéronautiques.* — Devant les progrès de l'aviation et le développement de plus en plus grand des manifestations aéronautiques, le Consortium émit un contrat spécial pour garantir la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, au cours des meetings de propagande. Ce contrat-type porte le N° 105 A, il a pour but exclusivement, de garantir la responsabilité civile pouvant résulter des accidents corporels ou matériels causés par les aéronefs désignés au contrat, mais cette police ne s'applique exclusivement qu'aux tiers, à l'exception formelle des responsabilités contractuelles.

L'article 2 du contrat précise que la garantie ne joue que « pour

les accidents corporels à l'exclusion de tous dommages matériels survenant au personnel de surveillance avec service aux militaires et agents de la force publique, membres dudit service de surveillance, de la pension prévue par la loi du 11 avril 1931 et ses modifications subséquentes en cas de l'assuré serait lui-même tenu au service de la dite pension ».

Les exclusions de garantie sont précisées d'une façon formelle dans ce contrat. Ainsi, les assureurs ne couvrent pas les vols effectués par vents élevés, les acrobaties, de même que les avions non régulièrement pilotés.

Les autres articles de la police concernent les conditions de formation du contrat, les mesures à prendre en cas de sinistre. Il n'y a aucune dérogation dans ce contrat aux clauses des autres polices.

Il faut dire que cette police a été très appréciée par les organisateurs qui y ont trouvé un apaisement devant l'exigence des diverses municipalités. C'est, en effet, une véritable présomption de faute qui pèse sur les Sociétés organisatrices, qui ne peut être détruite que par la preuve du cas fortuit et de la force majeure. Ajoutons à cela, que la Préfecture de Police impose aux organisateurs, comme l'indique le Journal *La prime* du 1^{er} juillet 1927, la signature d'une formule rédigée comme suit, qui dégage l'administration de toute responsabilité et oblige les assureurs à présenter des garanties sérieuses : « Je dégage expressément l'Etat, les Départements et les Communes et leurs représentants, de toute responsabilité civile en ce qui concerne tous les risques éventuels et notamment, les conséquences de dommages qui pourraient être causés aux personnes ou aux biens, par le fait soit de l'épreuve ou de ses essais, soit d'un accident survenu au cours ou à l'arrivée de l'épreuve. Je m'engage à supporter ces mêmes risques et déclare m'être assuré à cet effet, auprès d'une compagnie française agréée par le Ministère du Travail et notoirement solvable, par contrat spécifiant qu'en

aucun cas, cette Compagnie ne pourra mettre en cause la responsabilité administrative ».

C'est là à vrai dire, une formule très dangereuse pour les organisateurs et l'on comprend la nécessité du contrat mis sur pied par les assureurs.

A titre indicatif, en matière d'assurance de cette nature, les assureurs perçurent dans une affaire comme prime : 60 francs par appareil participant aux rallyes et 465 fr. 50 par avion pour les appareils civils et militaires prenant part aux meetings. En outre, une prime de 266 francs était demandée pour chaque descente effectuée en parachute.

Bien que le risque n'ait pas été onéreux à ce jour pour les assureurs, il ne faut pas oublier, comme nous l'avons indiqué, l'ampleur de leur responsabilité le jour où une catastrophe se produira.

Au point de vue jurisprudence, nous avons déjà eu un précédent fixant la nature de la responsabilité des organisateurs. C'est une affaire CORNILLON contre L'UNION DES PILOTES CIVILS qui a eu une suite judiciaire devant le Tribunal Civil de la Seine.

A la suite d'un meeting organisé le 27 mai 1928 par l'Union des Pilotes Civils sur le terrain d'Orly, un appareil de la marine, piloté par MINGAN, participant à un concours d'atterrissage, prit son terrain trop court et heurta des spectateurs qui se trouvaient dans l'enceinte réservée au public. Il y eut plusieurs blessés et même des morts. Parmi les blessés, se trouvait M. Jean CORNILLON. Ainsi que nous l'avons indiqué, une instance en dommages-intérêts fut introduite devant le Tribunal, qui rendit le 17 février 1930 un jugement condamnant l'Union des Pilotes Civils à payer à CORNILLON, 60.000 francs de dommages-intérêts, se déclarant incompétent sur la demande introduite contre le Ministère de la Marine et MINGAN, en tant que celui-ci pouvait être en service commandé au moment de l'accident et avait commis une faute personnelle.

Ce jugement constitue une des premières applications jurisprudentielles de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924 qui rend l'exploitant d'un aéronef « responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ».

L'intérêt de cette affaire, est qu'elle a permis de déterminer, comme le dit M. le Professeur PICARD (19), que l'on devait considérer comme « exploitant d'aéronef » le groupement qui tirait profit du meeting qu'il avait organisé et qui était payant.

L'Union des Pilotes Civils avait sollicité le concours de pilotes des maisons de construction, de l'aviation militaire et accepté leur collaboration à la fête, obtenu toutes les autorisations requises et organisé un service d'ordre qu'elle avait payé. Enfin, elle s'était assurée contre les accidents à la Compagnie d'assurances « LA PAIX ». Il ne pouvait être question de dénier la responsabilité de l'Union des Pilotes Civils, aucune faute n'ayant été commise par la victime et aucune exonération ne déchargeant le transporteur et l'organisateur dans cette espèce.

Il n'en était pas de même dans une autre affaire, qui a eu également un certain retentissement. Il s'agit d'une affaire RICHARD contre DE CLERVAL. Au cours du meeting, un opérateur de cinéma avait été tué sur le terrain au moment où il filmait une descente en parachute. L'accident s'était produit sur la piste où l'opérateur s'était introduit, sans autorisation, par simple tolérance.

Le jugement rendu par le Tribunal de Versailles, en date du 19 avril 1928 a débouté d'ailleurs les ayant-droits de M. DE CLERVAL dans des attendus très motivés : « Attendu que le déplorable accident qui a coûté la vie à DE CLERVAL est uniquement dû à la présence sur la piste d'atterrissage, de personnes qui n'avaient ni le droit, ni l'autorisation de s'y trouver ».

(19) *Revue générale des Assurances Terrestres*, p. 562.

« Attendu que c'est là une cause étrangère et non imputable à CATAUD, qui avait alors la garde de l'appareil, auteur du dommage. Que par suite, les dispositions de l'article 1324, paragraphe 1^{er} ne sont pas applicables en l'espèce ».

V°. — *Primes et Rendement.*

Après avoir examiné l'étendue des risques et les principales modalités d'assurance, il nous reste à voir comment les assureurs ont tarifié les risques, que ce soit au point de vue casse, passager, ou responsabilité civile.

A) *Prime casse.* — Un premier système se conçoit : C'est d'établir un barème de primes fixes, uniformes. Un autre, qui semble répondre mieux à la mentalité des assureurs, a été préféré. Il consiste en un système de primes individuelles et essentiellement variables et fonction du risque. Ce système est sans doute, mieux adapté au risque, mais il est plus complexe et d'un maniement plus délicat. Il a été cependant adopté par les assureurs, notamment par le Consortium Aviation. Les assureurs pratiqueront de différentes façons, pour le calcul de la prime ; il pourra se faire sur les heures de vol ou sur les kilomètres parcourus.

Indépendamment de ces deux éléments, les assureurs tiendront compte des qualités techniques des appareils, de leur utilisation, du territoire survolé, des circonstances atmosphériques habituelles enfin, de la date et du mode de construction. Les Anglais ajoutent même un autre élément puisqu'ils tiennent compte dans leur tarification, des états de service des pilotes chargés de la conduite des aéronefs.

Les deux systèmes que nous avons examinés, présentent des avantages et des inconvénients. C'est pourquoi l'on comprend que les assureurs ont été amenés à une solution médiane, combinant les deux systèmes, c'est-à-dire à un « tarif préalable »

adapté aux circonstances particulières propres à chaque assuré, comme l'indique M. BLUM dans l'étude qu'il a faite sur cette question (20).

Quelque soit le mode de calcul de cette prime, disons qu'elle ne correspond pas, par son taux, au risque qu'elle couvre, l'assurance « corps » étant celle qui a apporté les plus grands déboires aux assureurs-aviation et qui a été la cause du déficit que nous avons constaté jusqu'à ces temps derniers.

Le système du pourcentage habituel aux assureurs l'emporte encore aujourd'hui en Allemagne et aux Etats-Unis. Il est exprimé par un pourcentage appliqué à la valeur de l'appareil (10 % par exemple, de la valeur de l'avion neuf).

L'autre système qui a été préféré par les exploitants, est sans doute mieux adapté aux circonstances, mais il présente des difficultés d'application, du fait de la diversité des appareils en usage. En effet, il est nécessaire de prévoir la prime kilométrique par type d'appareil. Or, l'on sait le grand nombre de constructeurs existant encore en France et les procédés divers de construction.

C'est ce système qui a été préféré par le Consortium Français. Il a au moins, l'avantage de correspondre au risque de circulation ; et le calcul des primes et le contrôle des heures de vol, ne sont pas rendus trop difficiles, grâce au système de subventions accordées par le S. N. A. E. (fonction du nombre de kilomètres parcourus).

Sans doute, le coefficient approximatif n'est que relatif par suite des incessants progrès techniques, mais il n'est pas possible en l'état actuel de pratiquer autrement, les assureurs étant obligés de posséder une certaine expérience avant d'envisager des dégrèvements de prime.

L'assurance « casse » n'est pas autre chose qu'un système

(20) BLUM, *As. Aériennes*, p. 155.

d'indemnisation partielle, dans laquelle l'assureur et l'assuré, tiennent un rôle, nous l'avons expliqué lorsque nous avons examiné le système des règlements de sinistres. Cependant, les taux de primes restent encore élevés. A l'origine, ils s'élevaient entre 20 et 25 % de la valeur des appareils. Ces tarifs, qui ont été très critiqués en France, sont encore inférieurs à ceux des assureurs allemands et américains.

Grâce aux améliorations constatées, la tarification a un peu diminué et les chiffres ne sont plus maintenant que de l'ordre de 9 et 10 % de la valeur des appareils (21).

Enfin, pour intéresser l'assuré à la gestion du risque et réduire la prime, une participation aux bénéfices était prévue dans certains contrats.

Quoiqu'il en soit, il est certain que les perfectionnements techniques très importants ne peuvent avoir immédiatement une répercussion sur les primes, les assureurs étant obligés d'attendre l'expérience des faits avant d'envisager des dégrèvements importants de leur tarification.

B) *Prime Passagers*. — Nous avons exposé précédemment le

(21) Pour montrer la complexité de la tarification de l'assurance « corps », il suffit de se reporter à une police délivrée par le Consortium à une grande Compagnie de navigation aérienne. Cette police prévoyait des taux de prime particuliers pour chaque appareil. Ainsi, la prime de base était fixée à 0,375 % de la valeur agréée de chaque type d'aéronef pour 1.000 kilomètres parcourus, mais cette prime n'était applicable que pour les appareils ayant parcouru plus de 100.000 kilomètres. Le taux était de 0,5625 % pour les appareils ayant parcouru plus de 40.000 kilomètres et moins de 70.000 kilomètres, 0,9375 % pour les appareils ayant parcouru plus de 15.000 kilomètres et moins de 40.000 kilomètres. Des taux intermédiaires étaient encore fixés pour chaque catégorie. Ainsi, le taux de 0,375 % ne s'appliquait que pour les 15.000 premiers kilomètres parcourus sur les lignes, puis au-delà, le taux de prime n'était plus que de 0,30 %. Pour les appareils ayant parcouru plus de 70.000 kilomètres et moins de 100.000 kilomètres, le taux applicable était de 0,5625 % pour les 15.000 premiers kilomètres, 0,45 % pour les 85.000 kilomètres suivants et 0,30 % au delà.

système adopté par certaines compagnies. Le principe est celui de l'exonération légale de responsabilité auquel on substitue un système d'assurance automatique. Ce système a l'avantage de diminuer l'ampleur de la responsabilité des Compagnies, au cas où la clause légale, insérée sur le billet de passage, ne serait pas retenue par le Tribunal. Grâce à la multiplication de cette assurance, le Consortium Aviation en était arrivé à ne réclamer à la C. I. D. N. A., que 0.130 par kilomètre passager parcouru (la formule s'obtenait en multipliant le produit du nombre de kilomètres effectivement parcourus par le nombre de passagers se trouvant à bord de l'aéronef).

Il faut reconnaître que la prime au fond n'était pas trop élevée, étant donné que la garantie était de 150.000 francs en cas de mort et de 300.000 francs en cas d'incapacité totale absolue.

D'une façon générale, le Consortium en était arrivé à ne réclamer jusqu'à ces derniers temps, en moyenne que 0.26 % par 100 kilomètres parcourus. On sait d'autre part, que le passager avait et a toujours la possibilité au cas où il juge l'assurance automatique insuffisante de souscrire une assurance au voyage complémentaire, dans des conditions relativement intéressantes.

Hors les Lloyd's et le Consortium Aviation, on peut citer parmi les Compagnies s'intéressant au risque Aviation : la Nationale Luxembourgeoise qui délivre des contrats passagers à des conditions très intéressantes.

Pour conclure, disons que le système actuellement en vigueur sur les lignes FARMAN et sur les lignes de la C. I. D. N. A., est assez délicat. En effet, il semble assez difficile de fixer à une somme forfaitaire l'assurance du passager, surtout étant donné que les passagers appartiennent en général, à une classe élevée de la Société, mais le système est déjà une amélioration.

Il n'est pas douteux, comme nous le montrerons plus loin, que l'avenir réside dans le retour au droit commun, la responsabilité des Compagnies étant atténuée dans une large mesure

par le système des assurances. D'ailleurs, la Convention de Varsovie non encore ratifiée, tend à généraliser le système de l'assurance forfaitaire et en ce faisant, elle rend un grand service aux assureurs et aux exploitants, et tranche d'une façon certaine, la question de validité des clauses d'exonération.

C) *Responsabilité Civile*. — Cette responsabilité comme nous l'avons montré, est assez étendue aux termes de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924. C'est pourquoi les assureurs durent en tenir compte dans le calcul de la prime afférente à cette garantie. Pour la C. I. D. N. A. la prime « responsabilité civile », était fixée à 0.040 % par kilomètre parcouru avec ou sans passager. Pour le calcul de cette prime vis-à-vis des tiers, les assureurs, selon M. BLUM ont suivi deux méthodes (22).

Le Consortium percevait, à un moment, une prime forfaitaire à l'année, variant de 1.000 à 1.800 francs, selon l'importance des garanties demandées (50.000 à 500.000 francs) et le poids de l'appareil.

Les Anglais et le ZÉNITH considéraient et considèrent encore, l'importance de la garantie et le coefficient de sécurité à dire d'expert. Il s'ensuit que les taux sont essentiellement variables et diffèrent selon le type des appareils et le nombre des avions en circulation.

Le Consortium a d'ailleurs modifié sa formule. Le système de tarification au poids ayant été reconnu erroné, il a adopté maintenant le système anglais : le coefficient-type pour chaque appareil (coefficient déterminé par le volume de l'appareil et son écart de vitesse).

La garantie demandée le plus souvent en responsabilité civile aux assureurs est de 100.000 francs par victime avec un plafond de 500.000 francs par accident. La prime varie

(22) M. BLUM, *Assurances Aériennes* 1930.

en fait, entre 600 francs pour un appareil de tourisme et 1.300 à 1.500 francs pour un appareil de transport public. Une franchise minimum de 500 francs a été prévue pour cette garantie. (Elle joue surtout en ce qui concerne les dégâts aux tiers).

En ce qui concerne les assurances de responsabilité, une question s'est posée : Ne devrait-on pas rendre cette assurance obligatoire, en matière d'assurance aérienne ? La question reste toujours en suspens, mais nous citons pour ordre, une proposition récente de M. René COTY, qui a été faite pour rendre obligatoire en France, l'assurance contre les accidents d'automobile. L'assimilation ne semble pas possible, étant donné l'ampleur des responsabilités.

D'ailleurs, la question de l'assurance aérienne obligatoire fait l'objet de la préoccupation du Comité Juridique International d'Aviation. Elle a déjà été discutée dans plusieurs Congrès, mais elle n'a pas encore obtenu de solution.

Pour ordre, nous signalons que la Suisse a adopté deux systèmes : soit le dépôt d'un cautionnement dans une Banque de premier ordre, soit l'assurance obligatoire à une Compagnie Nationale. D'autres pays ont un système semblable. Il n'est pas douteux que cette question fait son chemin, mais il faut attendre l'évolution de l'assurance dans le cadre international pour arriver à une solution identique, pour tous, quels que soient les pays survolés.

D) *Rendement.* — Nous avons montré dans les précédents développements l'initiative dont avaient fait preuve les assureurs à l'origine d'un risque qu'ils ne connaissaient pas. Nous avons dit également, que l'effort des assureurs français avait été d'autant plus méritoire, que les résultats du début, de ce qu'on a appelé « la période chaotique », furent loin d'être encourageants. On sait aussi, que les assureurs ne se découragèrent pas, jugeant, non sans raison, que l'intérêt national commandait de

conserver chez nous, le portefeuille de l'Assurance-Aviation, quels que soient les premiers résultats.

En effet, malgré le chiffre élevé des primes, les premières années furent si déficitaires, qu'elles découragèrent les initiatives particulières et conduisirent aux systèmes des pool et des Consortium. L'expérience du ZÉNITH a été concluante en France, sur ce point.

Bien que nous ayons assisté ces temps derniers à des progrès considérables en matière de navigation aérienne, l'Assurance-Aviation reste encore très délicate et les assureurs ne réalisent pas encore les réserves qui leur seraient indispensables pour un risque de cette nature.

La Revue *die Versicherung* et le Journal *La Semaine*, ont donné un aperçu de la situation des assureurs aériens dans le monde. Il nous paraît utile de nous y reporter.

1° ALLEMAGNE. — Le Pool a vu son encaissement prime tripler en 1927, mais cet encaissement a été absorbé par plusieurs catastrophes survenues coup sur coup et qui coûtèrent aux assureurs plus d'un million de marks.

Quoiqu'il en soit, l'Assurance-Corps, là comme ailleurs, reste déficitaire, bien qu'une amélioration ait été constatée depuis les derniers perfectionnements techniques.

2° ITALIE. — Les assureurs de ce pays n'ont pas eu l'encaissement prime suffisant qu'ils espéraient ces dernières années. Il s'en est suivi que l'Assurance-Corps du fait du nombre d'appareils gros-porteurs utilisés en Italie, a eu une période très dure, par suite de l'importance des catastrophes, quand elles se produisaient. On sait d'ailleurs, que les Italiens ont l'intention d'exploiter des lignes commerciales avec des avions D. O. X. d'une valeur de 35.000.000 de liras environ. Il faudrait pour garantir de tels appareils des encaissements dix fois plus importants que ceux existants actuellement, la moindre catastrophe entraînant un décaissement susceptible d'absorber les réserves d'une année.

3° FRANCE. — Quant à la France, il faut reconnaître que les assureurs ont fait un effort considérable et il est à regretter que la question des assurances aériennes n'ait pas encore suffisamment intéressé la masse des assureurs. Faut-il rappeler, que la France n'était pas représentée à la dernière Assemblée Internationale des Assurances Transport qui s'est tenue à Vienne. Comme souvent notre pays a eu l'initiative d'un mouvement, mais il n'a pas su en tirer le parti que son premier effort eut mérité, et pourtant, existe-t-il une question plus éminemment nationale que celle intéressant l'Aviation ?

Peut-être, doit-on chercher la raison de cette défaveur dans le fait qu'un déficit a été constaté jusqu'à ce jour dans les opérations faites sur les risques aviation, mais ceci ne peut pas être de nature à décourager les initiatives, l'avenir de l'aviation ouvrant à toutes les industries, des possibilités vraiment insoupçonnables.

Un premier fait est patent : c'est que l'aviation de tourisme se développe en France, ainsi que dans les différents pays, d'une façon surprenante. Cette vulgarisation ne sera pas sans être des plus utiles aux assureurs, dont le rôle deviendra de plus en plus indispensable.

VI° *La politique des assureurs français. — Celle des Compagnies de navigation. — Celle du Ministère de l'Air.*

Nous abordons un point assez délicat de notre sujet, puisqu'il s'agit de prendre position sur une question très discutée et qui ne semble pas encore tout à fait au point. Cette étude pourrait nous entraîner dans des considérations lointaines, nous n'en dirons que l'essentiel et nous essaierons, après avoir exposé le point de vue de chacun, d'émettre une opinion qui cependant sera peut-être motivée par l'intérêt professionnel.

Voyons d'abord qu'elle a été la politique des assureurs fran-

çais, puis nous examinerons le point de vue des exploitants et enfin, celui du ministère de l'air.

a) *La Politique des Assureurs.* — Nous en avons exposé précédemment les principes et les résultats. Les assureurs se sont rendus compte du devoir qui leur incombait et ils l'ont accompli jusqu'à ce jour, bien que les résultats acquis ne fussent pas précisément encourageants.

Il faut reconnaître, que les assureurs français ont aidé l'aéronautique française, à son origine, et que le concours qu'ils lui ont prêté à favoriser son essor, qui, sans leur intervention, ne se serait pas produit ou du moins aurait été ralenti. Mais ce n'est pas tant sur ce point que nous nous arrêterons, voyons plutôt la question « prime ».

Les primes n'ont pas cessé d'être élevées et supérieures à celles demandées par les assureurs des autres risques ; mais est-il possible, avec les résultats actuels, d'envisager déjà des réductions sensibles ? Nous ne le pensons pas. Il faut sans doute, tenir compte dans une certaine mesure, de l'évolution de la technique, mais il est indispensable d'attendre d'avoir constitué des réserves, pour pallier aux résultats, toujours possibles en aviation, d'une mauvaise année où les catastrophes se répèteront.

Le risque amélioré, de jour en jour, constitue encore une charge très lourde pour l'assureur, les statistiques que nous avons, bien qu'incomplètes du fait du petit nombre d'années examinées et de l'insuffisance des cas étudiés, démontrent cependant que l'accident « casse » reste encore une chose fréquente, les meilleurs appareils étant soumis aux vicissitudes des circonstances atmosphériques. Faut-il rappeler l'accident récent qui se produisit sur une ligne utilisant un matériel tout à fait perfectionné et qui a été occasionné par le brouillard ?

Les assureurs, dans ces conditions, se trouvent dans l'obligation de tenir compte de la fréquence toujours possible des sinistres,

la répétition d'une ou deux catastrophes étant suffisante, pour absorber l'encaissement « primes » versée en une année par un seul assuré.

Il est donc injuste de charger les assureurs de tous les maux dont souffre l'aéronautique. Ils sont bien placés d'ailleurs, pour défendre leur point de vue ; l'expérience des faits est suffisamment concluante, et les chiffres qu'ils pourraient produire, se dispensent de tout commentaire.

Faut-il en conclure que des abattements de primes ne seront pas réalisables prochainement ? Ce n'est pas notre opinion, mais ces réductions de tarif ne sont pas toujours immédiatement possibles. Ce n'est pas du jour où des appareils nouveaux sont mis en service qu'un assuré peut exiger, de son assureur, une réduction de sa tarification, et cette question se pose fréquemment !

Enfin, n'oublions pas, que malgré la prudence dont ont fait preuve les assureurs-aviation, les encaissements primes ont été absorbés et les prévisions les plus raisonnables, dépassées jusqu'à ces dernières années.

N'incriminons pas trop les assureurs et voyons si le Gouvernement a toujours rempli son rôle.

Mais auparavant il nous semble nécessaire d'examiner le point de vue des exploitants.

b) *La Politique des Exploitants.* — Il faut reconnaître qu'elle est complètement opposée à ce qu'elle devrait être. En effet, comme nous l'avons dit, l'assuré le plus souvent ne regarde qu'une chose : son bilan de fin d'année ; selon les résultats obtenus, il parle de continuer son assurance ou bien de résilier, devenant par là, son propre assureur, sans penser à l'aide qu'on lui a prêtée précédemment. C'est là une méthode éminemment dangereuse, qui peut mener à la ruine la plus solide des exploitations, en cas de mauvaise année. Bien souvent, sans aller aussi loin, l'exploitant choisit ses risques et n'assure que ce qu'il considère comme mauvais. Cette anti-sélection des risques est encore une

chose très préjudiciable à ses intérêts et à ceux de l'assureur, l'assurance étant, avant tout, une opération de répartition où la loi des grands nombres est de règle.

Or, le fait de ne recourir à l'assurance qu'en raison directe des risques ne permet pas aux assureurs de connaître complètement la matière assurable ; ces derniers auront, en effet, une tendance très naturelle à maintenir hauts leurs tarifs, ignorant si les risques qu'on leur propose, sont bons ou mauvais.

La situation serait tout autre, si les assurés apportaient aux assureurs, tous leurs risques bons ou mauvais, sans aucune exception. Cette façon d'opérer augmenterait la matière assurable et la répartition des risques constituerait un facteur d'amélioration dont les assureurs devraient tenir compte.

Tout ceci a d'ailleurs été exposé d'une façon extrêmement claire par M. OTTEN dans une conférence effectuée le 28 avril 1928, devant la Société Française de Navigation Aérienne.

Ce qui est le plus surprenant, c'est de constater qu'assureurs et exploitants, ne comprennent pas souvent que leurs intérêts sont communs ; ils ne voient pas les charges qu'ont supportées précédemment les assureurs et les éventualités qui pourraient les accabler si un jour ceux-ci venaient à supprimer l'assurance de ce risque.

Sans parler de reconnaissance pour l'aide passée, et cependant la chose se comprendrait, les exploitants ont été plus loin, puisqu'ils n'ont pas craint d'expatrier les capitaux assurés, en cherchant une diminution des taux que les assureurs étaient dans l'impossibilité de leur accorder. C'était fausser la balance et rendre la position des assureurs français encore plus délicate, la concurrence n'étant pas possible en France du fait de l'organisation du Consortium.

c) *La Politique du Ministère de l'Air.* — Quant à l'Etat que nous personnifions dans le Ministère de l'Air, a-t-il toujours rempli impartialement son rôle, qui cependant paraissait simple ?

Il faut reconnaître, en toute équité, qu'il n'a pas fait ce que l'on aurait pu attendre de lui, au moins dans certains cas.

Aidant les Compagnies exploitantes grâce au système des subventions, on eut compris qu'il se soit intéressé à la tarification des assureurs, puisque les subventions comprenaient un chapitre « dépenses » concernant ces mêmes primes d'assurance.

Ce qui étonne, c'est de constater que le Gouvernement s'est désintéressé complètement de l'importance que présentait l'assurance-aviation, pour une exploitation de navigation aérienne. En effet, il ne faut pas oublier que le Consortium actuel a été créé à la demande de l'ancien Sous-Secrétariat à l'Aéronautique.

Il eut semblé naturel, dans ces conditions, que l'aide du Gouvernement fut acquise à l'organisme créé par les assureurs français. Or, ne pouvant obtenir de ceux-ci les réductions de prime qu'ils désiraient, certains exploitants firent part au Ministère de l'Air de leur doléances, et obtinrent sans doute grâce à un appui politique, l'autorisation de porter leurs assurances aux assureurs étrangers (pour ne pas faire de personification).

Cette décision qui ne fut pas sans surprendre le monde de l'assurance, ne se comprenait pas par elle-même. Il semblait naturel, de conserver chez nous une partie des subventions qui, en l'espèce, allaient à l'étranger sous forme de prime, sans parler de l'intérêt national et moral qui jouait là également un certain rôle.

S'il estimait motivée et justifiée la demande des exploitants, il eut pu aider le Consortium comme il avait aidé les Compagnies, et cette aide eut peut-être permis de faire un effort dans ce sens. Il eut donné cette aide, par exemple, en prenant une participation importante dans le Consortium, et en ce faisant, des résultats autres que ceux obtenus grâce à une sollicitude vraiment trop grande à l'égard de certains, auraient été acquis pour le plus grand bien de l'industrie aéronautique.

Il faut faire confiance aux assureurs et espérer que notre portefeuille aviation reviendra entièrement en France, ce qui ne serait que justice, lorsque l'on se rend compte de l'effort tenté jusqu'à ce jour.

Un premier mouvement s'effectue dès maintenant dans ce sens. Il est plein de raison et conforme à la logique.

Ayons confiance dans l'avenir où plus que jamais, les assureurs auront un grand rôle à remplir et qu'ils rempliront avec le même dévouement que par le passé, leur seul objectif étant l'intérêt national.

Ce mouvement, ce regain d'activité que constatent déjà les assureurs-aviation, il est dû au développement inespéré de l'aviation de tourisme, dont nous allons parler maintenant.

VII^e *Les Assurances et l'Aviation de Tourisme.*

Devant le développement rapide de l'aviation commerciale, nous avons vu que les assureurs avaient fait un effort qui, malheureusement n'eut pas toujours les résultats que l'on aurait pu espérer, du fait de la politique néfaste adoptée par les exploitants.

Or, comme l'a exposé si clairement M. l'ingénieur en Chef de l'Aéronautique, M. HIRSCHAUER, Directeur de l'Aviation Civile au Ministère de la Guerre : « l'aviation privée va connaître en France, en Afrique du Nord et dans nos Colonies lointaines, un développement qui surprendra même les plus avertis. Rien ne doit donc être négligé pour donner à cette forme de l'aviation, les moyens qu'elle exige pour connaître la diffusion la plus grande et la plus rapide ». Nous partageons entièrement cette opinion et estimons que l'aide que pourront apporter les assureurs à l'aviation pratique, peut être encore des plus salutaires.

Mais quel allait être l'état d'esprit des assureurs, lorsqu'on leur demanda de couvrir non plus des entreprises, mais des parti-

culiers possesseurs d'un seul appareil, sans grande expérience, ou des clubs organes de propagande et par là même, aux ressources limitées ?

On aurait pu croire que ceux-ci feraient des difficultés, le risque n'étant pas comparable du fait que les appareils sont pilotés le plus souvent par des jeunes gens ou par des femmes (bien que des exceptions se présentent à la mémoire de chacun).

Il n'en fut pas cependant ainsi. Les assureurs firent preuve du même esprit d'initiative qu'au début. Il est vrai que les réalités étaient plus encourageantes et qu'ils pouvaient espérer trouver l'élément prime, qui leur avait fait défaut, malgré le développement de l'aviation commerciale.

Il est vrai aussi, qu'ils se rendirent compte des possibilités futures, où l'avion particulier jouera un rôle aussi prépondérant que l'automobile du touriste.

Enfin, il ne faut pas oublier que la technique s'est améliorée et que l'accident, tout compte fait, ne doit pas être plus redouté maintenant que dans un autre mode de locomotion, la plupart des avions actuels étant maintenant munis d'appareils de sécurité définitivement au point.

Quoiqu'il en soit, il faut reconnaître que le Consortium Aviation sut mettre rapidement sur pied une tarification qui lui permit de répondre aux demandes nombreuses des propriétaires, le Bureau Véritas ayant pu lui fournir rapidement toutes documentations techniques sur la valeur des dits appareils. C'était d'ailleurs heureux, car la concurrence anglaise demeurait redoutable.

Cette politique s'imposait, car comme l'a déclaré le 7 mars 1931, lors de la discussion du budget de l'aéronautique, M. Charles DELESALLE, Membre de la Commission Aéronautique « le nombre des avions de tourisme qui transitent par la France, est considérable, et chose singulière, ce ne sont pas seulement des hommes et des jeunes gens qui les pilotent, mais des femmes, des jeunes

filles, voire des ménages, qui utilisent maintenant l'aviation comme on utilise une « Citroën » en France. »

De tout ceci, il résulte que l'aide des assureurs était et est acquise dès maintenant à l'aviation de tourisme, mais est-elle suffisante par elle-même devant l'étendue des risques à assurer et l'insuffisance encore existante de l'élément « prime » ? En effet, bien que jusqu'à présent les propriétaires d'avions de tourisme — et ils sont actuellement environ 300 en France — aient tendance à s'assurer, l'assurance responsabilité étant d'ailleurs déjà obligatoire (23), ce nombre est encore insuffisant pour fournir toute tranquillité aux assureurs. C'est pourquoi nous estimons, que les gouvernants ont aussi un rôle à remplir. Ils ont, sans doute, déjà une politique très louable de subventions, mais il serait désirable qu'ils participent à la gestion du risque en soutenant les assureurs.

Certains ont parlé d'une *participation* que l'Etat prendrait au Consortium Aviation. Cette politique est, à n'en pas douter, l'une des meilleures. D'autres ont parlé d'un *fond commun*, qui serait alimenté par une dotation importante de l'Etat et ensuite au budget de l'Air par des subventions des constructeurs, premiers intéressés à l'essor de la nouvelle locomotion, enfin, par des subventions des Aéro-Clubs.

M. BLUM (24), qui a examiné cette question dans une étude très approfondie, ajoute (ce qui est plus délicat à notre avis), par un prélèvement déterminé sur toutes les primes d'assurance contre un excédent de pertes industrielles éventuelles. Ce fond commun, on le remarque tout de suite, serait essentiellement similaire à la garantie d'intérêt consentie par l'Etat à l'égard

(23) Le système des primes d'achat des appareils de tourisme, rend obligatoire l'assurance « Responsabilité Civile ». (Circulaire du Ministère de l'Air).

(24) M. BLUM, *Droit Aérien*, 1^{er} trimestre 1931.

des Compagnies de Chemins de Fer. Il présente, sans doute, des avantages sur le système des subventions qui ne favorise pas toujours l'industrie française et les assureurs français en particulier.

Une chose est certaine, c'est que les débuts sont déjà des plus encourageants et il n'est pas douteux que l'avenir nous révélera une augmentation du trafic beaucoup plus importante que celle constatée dans les autres moyens de locomotion. Pour le moment, le nombre des appareils augmente de jour en jour ; les constructeurs accordent des facilités de paiement aux acheteurs et certains, même, proposent à leurs clients de leur apprendre à piloter sans frais. C'est là, une initiative intéressante appelée à multiplier rapidement le nombre des pilotes, celui des appareils et par là même, accroître l'importance des risques à assurer.

Sur la question « primes », nous pensons qu'un mot est nécessaire. Sans doute, les assureurs français et anglais sont encore insuffisamment renseignés sur la valeur du risque et c'est peut-être la raison pour laquelle, le taux des primes demandées est un peu élevé. Mais il y a une autre cause qui réside certainement dans le fait de l'inexpérience de la majeure partie des pilotes et la fragilité encore existante des appareils à assurer.

Les taux actuels sont les suivants, nous en citons quelques-uns à titre indicatif :

1° *Assurance Matériel.* — a) *casse.* — 12.50 % à 17.50 % en moyenne de la valeur catalogue des appareils avec une franchise toujours déduite de 2 % de la valeur de l'avion. La prime minimum annuelle est en général, de 2.000 francs.

Le Consortium Aviation demande le plus souvent 12.50 % ; pour les avions appartenant à des pilotes ayant déjà une longue expérience 12.50 % à 15 % suivant renseignements.

En outre, une ristourne de 2 % est prévue en cas de renouvellement des contrats et de non sinistre.

b) *casse et incendie*. — Le Consortium Aviation demande une prime annuelle de 20 % de cette même valeur (même franchise que ci-dessus).

c) *incendie en l'air et à terre*. — Seulement 4 % de la valeur de l'appareil suivant catalogue du constructeur.

2° *Responsabilité Civile*. — a) *Responsabilité Civile vis-à-vis des passagers*.

Garantie 250.000 francs par accident, 500.000 francs en tout pour la durée du contrat.

Prime annuelle 1.250 francs.

Le Consortium Aviation pour les voyageurs transportés (à titre gratuit ou onéreux), demande pour chaque place de passager, par avion une prime annuelle de 1.000 francs pour 100.000 francs de garantie (majoration de 2.590 pour 200.000 fr.).

En outre, obligation est faite de délivrer aux dits passagers, un billet de passage comportant la clause d'exonération prévue par la loi du 31 mai 1924.

b) *Responsabilité Civile vis-à-vis des tiers et recours incendie*.

Garantie exigée par l'Etat au moment de la prime d'achat :
250.000 francs par accident.

500.000 francs en tout pour la durée du contrat.

Prime annuelle : 1.250 francs.

Une franchise toujours déduite de 500 francs est en outre prévue au contrat. Elle a surtout, pour objet d'éliminer les petites réclamations pour dégâts aux cultures.

A noter que les assureurs anglais demandent seulement 17 % de la valeur catalogue des appareils, avec une franchise de 2 %

et un minimum de prime de 2.000 francs pour les quatre risques combinés (casse, incendie, responsabilité passagers et responsabilité vis-à-vis des tiers) (25).

(25) Il faut dire que l'expérience des premiers mois n'a pas été très favorable, la casse des appareils ayant été très importante. C'est pourquoi le Consortium Aviation s'est vu obligé d'élever le taux des primes pour les avions de tourisme, le tarif est passé de 15 à 20 % de la valeur de l'avion.

CHAPITRE II

Caractère International de l'Assurance Aviation

Nécessité d'une Convention unifiant les législations et d'une entente des assureurs européens. — La Convention Internationale de Varsovie du 12 octobre 1929. — Son application et les assureurs. — Les objections à lui opposer.

Nous avons précédemment exposé dans la première partie de notre étude, les difficultés multiples et incessantes que rencontrèrent et que rencontrent encore aujourd'hui les exploitants, du fait de la diversité des législations des pays survolés, et aussi et plus, des différences d'interprétations des juristes, sur la plus ou moins grande validité des clauses d'exonération.

Nous avons, d'ailleurs, examiné un certain nombre de législations et ceci nous a suffi, pour saisir toute la complexité de la question et les problèmes qu'une telle diversité pouvait soulever pour les Compagnies de Navigation Aérienne et par là même pour les assureurs qui garantissaient les dites Compagnies. Le fait qu'une très importante Compagnie fut sur le point de détourner sa ligne d'un certain pays de l'Europe Centrale où les Tribunaux ne faisaient pas précisément montre de beaucoup

de mansuétude à son égard, n'est-il pas une démonstration évidente de toute l'importance de la question ?

Se trouvant devant un inconnu presque complet, on sait que les exploitants, sur les conseils des assureurs, essayèrent une nouvelle formule : au lieu d'une exonération totale de responsabilité d'ailleurs permise dans un certain nombre de pays, ces Compagnies adoptèrent un système plus juridique et plus juste aussi, d'assurances automatiques comprises dans le coût du billet.

Cette formule constitue, à n'en pas douter, un gros progrès, puisqu'elle est applicable quels que soient la nationalité du passager et le pays où l'accident se produit. Cependant, elle n'a pas été sans créer encore des difficultés aux exploitants, les passagers pouvant toujours agir en deux qualités, c'est-à-dire : comme tiers transportés et comme voyageurs assurés, le fait de ne pas faire signer la clause elle-même d'exonération, ne permettant pas de dire (suivant les juges tchèques), qu'il y a vraiment accord de volontés, et ratification pleine et entière.

Quoiqu'il en soit, le progrès est déjà sensible, puisque le passager est certain de toucher une indemnité déterminée à l'avance, en cas de sinistre, indemnité qu'il a d'ailleurs la possibilité d'obtenir plus élevée s'il veut souscrire à cet effet une assurance complémentaire.

Nous ne nous étendrons pas plus longtemps sur cette combinaison, qui ménage les intérêts des exploitants et ceux des assureurs, mais ce n'est pas de gaieté de cœur, que les Compagnies de Navigation en arrivèrent à l'assurance automatique, encore exceptionnelle à certaines lignes ; ce n'est que contraintes par les événements et l'importance des condamnations prononcées (les assureurs ayant fixé un maximum au montant de leur garantie). En outre, le coût des billets de passage n'ayant pas été élevé, c'est donc une charge de plus pour les Compagnies, mais aussi une réclame.

Cette évolution est très significative car elle répond à un besoin réel : il fallait un régime conventionnel dans un continent comme le nôtre où les nations se multiplient et que les appareils survolent journellement en quelques heures.

C'est précisément sous la pression de ces événements que naquit la première convention internationale de Varsovie en 1929 non encore ratifiée, mais dont l'importance dans l'histoire de la nouvelle locomotion fera date.

Cette Conférence instaure, comme nous l'avons déjà dit, un régime nouveau plus près des principes juridiques, puisqu'elle substitue au régime d'exonération complète, un régime de responsabilité certaine, mais limitée.

Sans doute, les résolutions de cette première Conférence n'ont pas en core pris effet, mais il est probable que l'expérience montrera bien des points à modifier, des contestations restant possibles, étant donné les mentalités différentes des peuples.

Parmi les principales objections qu'on a faites à cette Convention avant son application, il faut rappeler la fameuse question relative à l'interprétation à donner à ce que l'on entend par *mesures nécessaires et suffisantes, pour éviter le dommage*. Nous en avons déjà parlé. De même, un passager blessé aura-t-il la possibilité de réclamer le maximum d'indemnité soit 125.000 fr., somme qui ne semble prévue que pour le cas de mort, où le cas d'incapacité absolue ?

On a reproché également à la Conférence de Varsovie, la rédaction de l'article I qui devrait prévoir que la responsabilité du transporteur sera atténuée et même écartée dans le cas de faute de la personne lésée et dans le cas de force majeure (cette dernière preuve restant naturellement à la charge de l'exploitant).

Quant à la *propre faute de l'exploitant*, il serait utile de définir ce que l'on entend par la faute de pilotage de l'exploitant-pilote. Engage-t-elle sa responsabilité *illimitée*, alors que la même

faute commise par son préposé n'engagerait que la responsabilité *limitée* de l'exploitant.

Il en est de même pour l'*entretien défectueux* de l'avion : s'il est assuré par le préposé de l'exploitant, n'entraînera-t-il qu'une responsabilité limitée de ce dernier, celle-ci étant illimitée en cas de défaut d'entretien par l'exploitant lui-même ?

Autant de questions à résoudre. Mais peut-on arriver à la perfection, dans une matière aussi nouvelle ?

Cependant, ne critiquons pas trop l'œuvre accomplie. Elle est déjà très belle et d'autant plus surprenante, que l'aviation n'a que dix ans de développement réel. N'oublions pas d'ailleurs, que la Conférence de Berne pour les transports terrestres, n'obtient pas aussi facilement, une telle unanimité.

Qu'il nous suffise de dire pour le moment que les assureurs trouveront dans cette Conférence un avantage, leur intervention étant maintenant plus indispensable qu'auparavant, le régime de responsabilité presque absolue étant remplacée par un système de responsabilité limitée sans doute, mais certaine dans un grand nombre de cas. C'est donc pour l'exploitant, plus que jamais une nécessité de faire appel à l'assureur.

L'exploitant, lui-même, trouvera dans cette Conférence un avantage, puisqu'il connaîtra maintenant d'une façon à peu près certaine, l'ampleur et la limite de ses responsabilités éventuelles.

Nous estimons que cette Conférence doit entraîner une autre conséquence : elle rend également possible une entente entre les différents assureurs européens, permettant d'adopter des mesures similaires dans les différents pays, de façon à éviter des conflits encore fréquents. Cette entente des assureurs sera cependant une chose difficile à obtenir, car il s'agit de mentalité différentes, de points de vue divers et surtout, d'une industrie qui ne peut être comparée d'un pays à l'autre, puisque les gouvernements n'ont pas la même politique et la même conscience de leurs devoirs.

Pour conclure, notons une chose : c'est que la Conférence de Varsovie a permis et permettra à l'aviation commerciale de faire des progrès sensibles, et par là même, les assureurs y trouveront un avantage qui leur dictera peut-être à eux aussi, leurs devoirs, c'est-à-dire l'adoption d'une même politique de soutien qui n'existe pas encore. L'avenir commande, en effet, aux assureurs l'entente et l'union sur le terrain international.

Nous jugeons utile de rappeler à ce sujet, les paroles pleines de sagesse prononcées à Vienne en 1929 par le Docteur BRUNO DE MORI, sur la collaboration nécessaire des assureurs : « Cette collaboration devient toujours plus nécessaire, si l'on veut obtenir une uniformité complète des conditions d'assurances et une répartition plus exacte des risques. Il est, en effet, évident que c'est seulement en unissant leurs efforts, que les différents pools réaliseront une amélioration décisive des résultats de l'assurance-aviation, résultats, qui jusqu'ici sont défavorables dans presque tous les pays ».

Nous pensons que l'on peut espérer beaucoup de l'œuvre accomplie, car elle doit entraîner des conséquences de nature à modifier le problème de la Responsabilité du Transporteur Aérien.

CONCLUSION

L'Assurance obligatoire Solution au problème actuel de la responsabilité du transporteur aérien

« L'adaptation du Droit aux progrès de la technique, ainsi qu'aux phénomènes nouveaux de la vie sociale, peut constituer parfois un pas formidable vers une évolution et parfois, même, un bouleversement dans l'état des choses existantes ». Ainsi s'exprimait au début d'une étude très intéressante, sur la matière que nous examinons, M^e KAFTAL (que nous avons si souvent cité).

Quoi de plus exact lorsqu'il s'agit d'une question aussi nouvelle que l'Aviation, où tout était à faire, aucune comparaison ne pouvant être trouvée dans le passé.

Ainsi que nous avons essayé de le montrer, l'on sait que les juristes pleins de sollicitude pour la jeune Industrie, lui appliquèrent un régime de faveur, basé sur les clauses d'exonération, similaires en bien des points au régime applicable aux transports maritimes. Ce système n'eut, comme l'indique M^e KAFTAL, qu'un résultat : celui de créer « des prescriptions injustes pour les parties et néfastes pour l'aviation ».

Sans rechercher si les premiers exploitants auraient pu se

passer de ce régime de faveur, dont ils bénéficient encore, nous pensons que le régime instauré en France ne devrait et ne doit être considéré que comme essentiellement provisoire. D'ores et déjà, nous pouvons dire que les juristes s'acheminent peu à peu vers les solutions du droit commun. Nous l'avons vu en étudiant le projet de Conférence de Varsovie. Sans doute, au lieu d'une exonération presque absolue, un régime de responsabilité limitée a-t-il été adopté, mais cette solution ne constitue-t-elle pas un premier pas et une amélioration, puisqu'elle présente déjà le mérite d'unifier des législations si différentes ?

Un fait est certain, la sécurité en matière de Transport Aérien s'est accrue dans de très grandes proportions ; les craintes qui purent inciter, à l'origine, les juristes à favoriser la jeune industrie aéronautique, n'existent plus aujourd'hui ; en outre, il faut noter que la situation financière des entreprises, sans être florissante, s'est améliorée du fait de l'augmentation du trafic.

Est-ce alors parce qu'il subsiste un « Risque de l'Air » dans ce genre de locomotion, sans doute fortement diminué, pour que seul l'intérêt du Transporteur soit pris en considération ? Tel n'est pas notre avis ; l'usager en effet (et son nombre augmente de jour en jour) (1) a également des droits, qu'il est nécessaire de préserver ; ce n'est plus seulement la rapidité qu'il demande à l'avion, mais une certaine sécurité.

En voulant tout concilier, les législateurs n'ont obtenu qu'un résultat, ils sont arrivés, dans presque tous les pays, à léser les intérêts des passagers, moyen éminemment peu favorable à attirer la masse.

Mais, malgré notre désir d'appliquer à l'aviation le régime, du Droit Commun, il faut reconnaître, en toute sincérité, qu'une telle solution n'est pas encore réalisable. Rendre en effet le

(1) Note page 29, le Bourget.

Transporteur responsable dans tous les cas, ce serait le charger, en l'état actuel du développement de la Science Aéronautique, du fait d'une responsabilité telle qu'il ne pourrait subsister, sans l'aide des assureurs, qu'il a la possibilité de négliger cependant de nos jours. Or, ces derniers ne pourraient tarifier raisonnablement un tel risque éventuel, du fait de l'insuffisance encore existante des statistiques. Il s'en suivrait deux choses également préjudiciables à tous : ou bien les primes seraient trop élevées et alors l'exploitant se trouverait dans l'obligation d'élever le coût des billets de passage déjà onéreux. Ou bien, elles seraient insuffisamment rémunératrices pour l'assureur et celui-ci verrait souvent son encaissement primes absorbé à la suite d'une seule catastrophe, ayant entraîné la mort d'un certain nombre de passagers. Avec un tel régime, le résultat ne tarderait pas à être le suivant : les Assureurs se désintéresseraient du Risque Aviation, ou bien, en arriveraient à limiter leurs engagements. Ce serait en définitive, les exploitants et les gouvernements qui en supporteraient les conséquences.

C'est pourquoi nous pensons, après l'étude que nous avons faite, qu'il est nécessaire en aviation, de faire appel à un principe nouveau, principe qui remplacerait la responsabilité actuelle du Transporteur, par un système d'assurance *obligatoire*, comprise dans le coût du billet, et souscrite par les Compagnies de Navigation Aérienne, au bénéfice des passagers. Cette solution a déjà été préconisée par M. le Professeur RIPERT, mais elle n'a pas encore recueilli toute l'attention que mérite une telle question (2).

« Les peuples, qu'ils le veuillent ou non, sont régis par les événements et ce n'est que contraints par les nécessités, que des Conventions de la nature de celle de Varsovie sont réali-

(2) R.J.L.A. — G. RIPERT, p. 222.

sables (3) ». D'ailleurs, comme l'a dit M. POLITIS dans son ouvrage de Droit International : « pour arrêter l'anarchie internationale, il est indispensable que les états se soumettent franchement à la légalité, qu'ils reconnaissent que si aucun d'eux ne peut faire la loi aux autres, ils ont tous un supérieur commun dans le Droit auquel ils doivent également obéir ».

Puisque tout doit être régi par le Droit et qu'une telle solution n'est pas encore applicable, voyons quel système juridique pourrait être instauré en matière de navigation aérienne. Nous avons vu qu'en matière d'aviation, moyen de transport encore nouveau, il était indispensable de faire appel à des données nouvelles, correspondant à un risque nouveau, le Risque de l'Air. C'est pourquoi nous avons précédemment exposé qu'à notre avis, la solution du problème ne pouvait se trouver, ni dans le principe de l'*exonération absolue* de responsabilité, qui est anti-juridique s'il est appliqué aux fautes de l'exploitant ou de ses préposés, ni dans le *droit commun* qui entraînerait encore des engagements trop lourds pour tous, mais plutôt dans l'application d'un système intermédiaire d'*assurance obligatoire*, se combinant avec la responsabilité contractuelle (4).

(3) *Droit Aérien*, M. Maurice MASHINO, 1^{er} trimestre 1931.

(4) D'ailleurs, signalons que l'assurance obligatoire commence à se répandre. La loi des Assurances Sociales n'en est-elle pas une première manifestation ? En outre, nous rappelons qu'un projet relatif à l'assurance obligatoire des passagers a été établi par le Comité Maritime International et que cette même question de l'assurance obligatoire a été soulevée, en matière d'assurance automobile, bien que le risque ne soit nullement comparable.

Le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, le Comité des Transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale, le Comité Juridique International de l'Aviation ont mis cette question de l'assurance obligatoire à l'ordre du jour de leurs travaux. Divers Congrès en outre, tel celui de Prague de 1922 et celui de Lyon de 1923, ont discuté de l'opportunité d'une telle assurance.

Malheureusement, cette question n'a pu retenir encore l'unanimité nécessaire. Disons toutefois, que cette assurance obligatoire se comprend d'autant plus pour l'Aviation, qu'elle présente des risques excep-

D'ailleurs, faut-il dire que déjà l'attention des juristes a été attirée sur cette question (5) et l'on peut même s'étonner que les gouvernements n'en aient pas saisi toute l'importance.

Rappelons seulement les vœux de M. Maurice MASHINO, que nous avons déjà cité, en date du 1^{er} septembre 1930, demandant : « de compléter la Convention de Varsovie par le jeu d'un principe corrélatif d'assurance également applicable dans le domaine international, et préconisant des organisations juridiques internationales, et en particulier du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, l'étude et la préparation d'un projet de Convention utilisant un système international d'assurance aérienne ».

Rappelons également le vœu de M^e KAFTAL, à l'issue de cette même Convention, demandant l'addition d'un article supplémentaire aux termes duquel « le Transporteur, qui aurait contracté une assurance accident au profit d'un voyageur, pour la somme de 125.000 francs dans une des Sociétés choisies, sera

tionnels à peu près impossibles à déterminer le plus souvent quant à leurs causes et leur origine.

En matière automobile, on reproche au système de l'assurance obligatoire d'être nécessairement un forfait, le plafond étant limité à une somme déterminée, et d'autre part, de ne pas apporter de différenciation entre les bons et les mauvais assurés. C'est pourquoi on préconise l'adoption d'un autre système : celui d'un fonds de garantie.

Ce fonds de garantie permettrait de remédier aux conséquences de l'insolvabilité soit des assureurs, soit des assurés. Il trouverait un aliment facile dans la perception d'une légère surtaxe de l'ordre de 1 % par exemple sur l'impôt déjà existant. Cette surtaxe permettrait d'encaisser une somme d'environ 8 millions de francs, suffisante semble-t-il pour pallier aux défaillances prévisibles. La proposition LARGIER semble être en définitive la mieux adaptée au risque de la circulation.

Un tel système par contre, ne peut se concevoir pour l'aviation puisqu'on ne connaît pas l'étendue du risque et que, d'autre part, il est logique d'associer le voyageur aux risques de l'exploitation tout en lui concédant un minimum qu'il sera certain d'obtenir conventionnellement sans avoir en principe de preuve à rapporter.

(5) Cette idée première d'assurance obligatoire, a fait l'objet d'une étude de M. RPERT, dans le R.J.L.A. (Assurance et Aviation, p. 221).

déchargé de toute responsabilité envers le voyageur réglementé par la dite Convention, le cas prévu par l'article 25 excepté » (6).

Sans doute, plus restreints quant à leur application, ces vœux se marient bien à notre point de vue qui voudrait, comme l'indique M. Maurice MASHINO (7) « la création d'un organisme international d'assurance pour l'aviation, comprenant des agences générales dans tous les pays signataires et dont le capital constitutif, serait fourni par les agents contractants, suivant certaines modalités ».

Nous avons montré dans les développements qui précèdent, l'aide que les assureurs apportèrent à la cause aéronautique et nous en étions arrivés à cette conclusion « que l'attitude des Compagnies d'assurance, vis-à-vis de l'aviation, est naturellement le critérium le plus certain de sa sécurité » (8). Il est un fait, c'est que les assureurs aviation ont le plus grand intérêt à suivre le développement de la Nouvelle Locomotion et à s'intéresser à la question de la sécurité, la tarification dépendant uniquement de l'amélioration du risque. Or, comme nous l'avons dit, la solution proposée par les juristes, réunis à Varsovie, constitue une innovation heureuse, en ce sens, que les assureurs connaîtront maintenant la limite de leurs engagements, de même que les exploitants, du fait de l'unification des législations, en matière de Transport International.

Le problème de la Responsabilité étant lié à celui de la Sécurité, on comprend que les assureurs aient à remplir dans l'avenir un rôle encore plus important que par le passé puisque c'est grâce à leur intervention que le problème de la Responsabilité du Transporteur trouvera une solution.

Voici comment on pourrait en l'état actuel du développement

(6) *Droit Aérien* 1931, 1^{er} trimestre.

(7) *Ibidem*.

(8) Journal anglais « *Flight* », *Étude sur les Assurances Aériennes*.

de la Science Aéronautique, résoudre la question si délicate qui fait l'objet de notre étude.

Tout d'abord, l'assurance *obligatoire* remplacerait la Responsabilité, et on ferait une distinction entre deux causes d'accident : D'une part, on distinguerait les accidents consécutifs à un *Risque de l'Air*, évidemment le plus souvent imprévisible (9) ; d'une autre, ceux consécutifs à une faute de l'exploitant ou de ses préposés, faute qui peut dans certains cas ne pas être évitée, mais qui, dans d'autres cas, constitue une faute lourde (10).

1° En ce qui concerne le *Risque de l'Air* (on ajouterait les cas fortuits et de force majeure), le Transporteur aérien conserverait la possibilité de s'exonérer de toute responsabilité en vertu d'une clause d'ailleurs légale, admise par tous les pays adhérents, car une telle réglementation ferait l'objet d'une Convention Internationale) qui serait opposable *ipso facto* aux passagers, sans avoir besoin d'une ratification expresse, mais le transporteur aurait l'obligation absolue d'assurer tous ses passagers, même ceux voyageant à titre gratuit ou en service, par un système d'assurance non *plus facultatif* comme sur certaines lignes, mais *obligatoire* auprès d'un organe officiel (consortium ou pool) ou d'une Compagnie préalablement agréée dans chaque état.

Le plafond de cette assurance pourrait être fixé à 125.000 fr., chiffre actuellement retenu par les juristes réunis à Varsovie et basé sur une indemnité correspondant à 25.000 francs or environ, mais il n'est pas douteux que le montant de cette assu-

(9) Tel le cas de rupture en vol — accident du genre du « Buffeting » anglais, précédemment exposé au début de notre travail.

(10) Tel le cas d'un accident consécutif à une montée en chandelle ou à un virage au départ entraînant une perte de vitesse (R.J.L.A. M. PORQUET, *Responsabilité du Transporteur aérien*, p. 315), véritable faute de pilotage — tel le cas d'un accident consécutif à un départ avec un appareil trop lourdement chargé, la charge limitée prévue et autorisée par le Bureau Véritas dans le certificat de navigabilité étant dépassée, ce qui constituerait une faute lourde de l'exploitant ou de ses préposés.

rance devrait suivre l'amélioration du risque, pour arriver un jour, à un système d'*assurance totale* et sans limite (ce serait alors une véritable assurance Responsabilité) (11).

En attendant, le passager se saurait assuré pour 125.000 francs par la Compagnie, mais il conserverait le droit de souscrire, au moment du départ de l'avion, une assurance *complémentaire* facultative du montant qui lui conviendrait, s'il estime sa valeur personnelle supérieure au maximum de l'assurance obligatoire (12). Cette assurance complémentaire permettrait aux passagers, d'être entièrement garantis en cas d'accident, tout en les associant aux risques de l'entreprise.

2° Par contre, dans le cas de faute de l'exploitant ou de ses préposés, une distinction d'ailleurs assez difficile à établir, serait faite entre deux sortes de faute : la faute légère et la faute grave, assimilable au dol.

Ce système pourrait fonctionner pratiquement de la façon suivante :

Si à la suite d'un accident, la victime ou ses ayant-droits, estiment que la Compagnie de Transport a commis une faute caractérisée, qui ne soit la conséquence ni d'un Risque de l'Air, ni d'un cas de force majeure, et s'ils estiment, dans ces conditions, insuffisante l'indemnité proposée d'après l'assurance obligatoire, il leur restera une possibilité : celle d'actionner le transporteur

(11) Au moment où nous terminons cette étude, nous apprenons, et n'est-ce pas déjà une preuve de l'amélioration de la sécurité, qu'une de nos plus importantes compagnies de navigation aérienne vient de porter l'Assurance Individuelle de ses passagers de 150.000 francs à 400.000 francs, sans augmentation du coût du billet.

Sans vouloir critiquer cette initiative, disons seulement qu'elle peut être lourde de conséquences pour les assureurs quels qu'ils soient, l'indemnité prévue étant à notre avis trop élevée eu égard au développement actuel de la navigation aérienne.

(12) Le taux de cette assurance serait forcément plus réduit, du fait du nombre plus important des assurés, par suite du système de l'assurance obligatoire.

aérien en dommages-intérêts, aucune clause de renonciation de droit ne pouvant être insérée sur le billet de passage.

Mais il faut noter que le voyageur, pour faire aboutir sa demande en dommages-intérêts, devra établir la faute du transporteur ou de ses préposés, et sur ce point, on sait les difficultés qu'il rencontrera la plupart du temps.

S'il arrive à rapporter cette preuve, et il y aura certainement des cas où il en aura la possibilité, il incombera au tribunal d'apprécier le degré de la faute de l'exploitant et de déterminer l'importance des dommages-intérêts à allouer à la victime.

Il va sans dire, qu'un tel système ne pourrait être mis en vigueur sans entraîner des contestations, des différences d'interprétations résultant de la diversité des tribunaux et des tendances de chaque législation nationale.

En effet, quand la faute de pilotage, la faute de navigation, la négligence de la Compagnie ou de ses préposés, constituerait-elle une faute légère ? Par contre, à quel moment sera-t-elle grave et assimilable au dol ? Autant de questions délicates qui entraîneront des points de vue différents, jusqu'au jour où une jurisprudence sera définitivement constituée.

Il est un fait certain : c'est qu'un tel régime nécessiterait dans chaque pays, la création de tribunaux spécialisés aux choses de l'air, la composition en serait faite en tenant compte des connaissances professionnelles et techniques. De plus, des experts qualifiés en matière aéronautique, assisteraient les juges et leur fourniraient toute précision technique. On en arriverait certainement à la création d'un réseau d'experts juridiques internationaux, analogues en une certaine mesure, aux experts du Bureau Véritas.

Grâce à ce système, qui sans doute ne constituerait pas encore la perfection, le passager serait assuré de ne pas être lésé en cas de faute de la Compagnie, par l'application d'un régime restrictif, bien qu'il soit certain que dans de nombreux cas,

les juges continueraient à témoigner de leur bienveillance pour les transporteurs, la locomotion aérienne n'étant pas encore parvenue à un point de perfectionnement absolu.

C'est pourquoi nous estimons que, hors le cas de dol ou de faute grave caractérisée, la responsabilité du transporteur aérien correspondra à peu de chose près, au système d'indemnisation forfaitaire prévue aux termes de la police « Individuelle-Passager ».

Ayant exposé le système tel que nous le concevons, voyons maintenant s'il répondrait bien aux intérêts de tous, c'est-à-dire à ceux des Exploitants, des Passagers et des Assureurs.

Disons de suite, que la solution que nous préconisons, fondée essentiellement sur la notion de faute, nous paraît correspondre au développement actuel de la Navigation Aérienne et être, comme nous l'avons dit, essentiellement juridique, chacun devant répondre de ses fautes dans la mesure où il a pu les éviter, alors surtout que l'on pourrait redouter que l'exploitant n'apporte plus une surveillance aussi vigilante dans son entreprise, s'il devait bénéficier d'un régime correspondant à une exonération de responsabilité, presque absolue.

a) Pour la *Compagnie d'Aviation*, le risque d'une responsabilité complète, ne sera plus à redouter, car même à supposer qu'il se produise des cas d'ailleurs assez rares, où le Transporteur verra sa responsabilité civile engagée, il ne faut pas oublier qu'il aura l'obligation de souscrire une assurance *Responsabilité Civile* également obligatoire, pour le couvrir dans tous les cas, et dont le montant pourrait être fixé, pour commencer, à une somme maximum de cinq millions de francs (la catastrophe totale n'étant pas heureusement fréquente).

Par contre, la Compagnie connaîtrait d'une façon précise, la limite de ses engagements et verrait de plus, le nombre de ses

passagers augmenter, du fait des garanties concédés en cas de sinistres, et de la sécurité morale qui s'en suivrait pour eux.

b) Quant aux *passagers*, ils seraient certains, en tout état, d'avoir droit à un minimum, puisqu'ils toucheraient certainement une indemnité d'assurance fixée à dire d'expert, suivant le degré d'infirmité et un barème préalablement établi, et ce, sans avoir besoin de rapporter de preuve, la production du billet en règle, c'est-à-dire dûment signé et acquitté, étant suffisante pour donner droit au bénéfice de l'assurance (naturellement, hors le cas de faute de la victime, tel le cas de suicide).

Or l'on connaît la difficulté de rapporter, en matière d'aviation, une preuve quelle qu'elle soit. « Si la preuve, a dit M^e KAFTAL (13), est tellement difficile à apporter dans le domaine des Transports Maritimes, elle le sera (et elle l'est) davantage en matière de Transports Aériens, les causes de ces accidents, échappant même aux témoins, qui les contemplent du dehors, ce qui s'explique par leur rapidité foudroyante, par la complexité des éléments dans lesquels l'avion évolue... » Ceci fait, qu'obliger la victime à fournir la preuve de la faute de l'auteur de l'accident, équivaldrait pratiquement au sanctionnement de l'irresponsabilité de ce dernier (14).

Le passager, sous ce régime, aura une certitude de toucher une indemnité qu'il pourra obtenir plus élevée s'il a souscrit une assurance facultative *complémentaire* (dont le montant sera laissé à sa propre appréciation). De plus, il y a lieu de noter que cette assurance automatique, créerait pour le passager victime d'un accident ou ses ayant-droits en cas de mort, un droit strictement personnel (15).

(13) *Le Droit Aérien*, 1^{er} trimestre 1931.

(14) AMBROSINI, *Caratteristiche fondamentali della responsabilit  a ronautico* (il diritto a ronautico).

(15) R.J.L.A.M.G. RIPERT, p. 222.

c) Enfin, les *Assureurs* y trouveraient eux aussi un avantage : en effet, ceux-ci connaîtraient la limite de leurs engagements (la faute de l'exploitant restant toujours difficile à établir). D'où il s'en suit, que les primes pourraient rapidement diminuer, le rendement étant meilleur du fait d'une part, du nombre des passagers assurés obligatoirement, et d'une autre, de l'absence de procès (ce qui entraînerait une diminution des frais de gestion et des frais généraux), sans empêcher les Assureurs de constituer des réserves indispensables, pour pallier à une mauvaise période, toujours réalisable.

Sécurité, responsabilité et assurance, sont trois mots qui doivent rester intimement liés, l'amélioration constatée sur un point, ne pouvant pas ne pas avoir de répercussion sur l'autre.

Le rôle des Assureurs, qui a toujours été important, tend à devenir encore plus grand. L'assurance deviendra, nous en sommes certains, une nécessité absolue du fait de l'évolution constante de la jurisprudence dans le sens d'une responsabilité certaine, et sans doute, de moins en moins limitée ; mais cet essor, cette diffusion de l'assurance, commande aux différents Assureurs Européens, une certaine union, une certaine communauté de vue, qu'il faudrait souhaiter plus complète.

Le régime que nous avons exposé et que nous voudrions voir appliquer, présenterait selon nous, des avantages multiples, puisque, outre la sécurité morale qu'il donnerait aux passagers, il stimulerait l'exploitant et l'inciterait à un soin encore plus grand dans le choix et l'entretien des appareils, le recrutement et la surveillance des pilotes ; enfin, ainsi que nous l'avons dit, l'assureur pourrait tabler sur quelque chose de certain, du fait de l'application d'un régime uniforme et international de responsabilité, et de l'élément prime important fourni par l'assurance obligatoire.

Nous craignons cependant, que le progrès ne se fasse pas aussi rapidement que nous le souhaiterions, les juristes réunis à Varsovie ne semblant pas encore très favorables au principe de l'assurance obligatoire des passagers. Il faudrait, d'ailleurs, élaborer une nouvelle Convention Internationale, fixant uniformément les tarifs, les conditions de la police d'assurance, qui seraient identiques pour tous les pays, les organes d'assurance spécialement habilités dans chaque état, et ce qui est plus délicat, la création d'un organisme centralisateur unique, sorte de caisse compensatrice des Risques.

Il faut convenir qu'il reste beaucoup de choses à faire, mais la France qui a toujours fait preuve d'initiative sur tous les terrains, pourquoi ne donnerait-elle pas encore une fois l'exemple, en posant dès maintenant, les bases du *Droit Aérien* futur et de l'*Assurance Obligatoire* en matière de Navigation Aérienne.

Espérons que le système que nous avons exposé, deviendra bientôt sinon une réalité, du moins l'objet d'études approfondies de la part des juristes spécialisés des assureurs-aviation, et des organes des gouvernements chargés des intérêts des passagers : nous sommes certains à l'avance, que le fruit de ces travaux et de ces études, créera un courant d'opinion salubre à la cause aéronautique et activera l'application d'un régime, qui tout en étant essentiellement juridique, sera conforme aux intérêts de tous.

Sans doute, la Doctrine restera-t-elle quelque peu rétive à ce remplacement de la Responsabilité par l'assurance. Ce remplacement, selon M. Pierre ROCHEVERRE, sera en une certaine manière, considérée comme une sorte de Révolution en Droit Civil, mais l'aviation qui bouleversera la face du monde, pourquoi n'exercerait-elle pas dès maintenant, une influence sur le système juridique général.

Devant un risque tel que « Le Risque de l'Air », sans précédent dans l'histoire des Temps, est-ce trop demander que d'adopter une formule nouvelle, qui tout en ménageant les intérêts de tous, reste essentiellement conforme au Droit, supérieur à Tout et à Tous.

Vu : *Le Président,*

DE LAPRADELLE.

Vu : *Le Doyen,*

BERTHÉLÉMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CHARLÉTY.

ANNEXE

Convention du 12 Octobre 1929 concernant les "Transports internationaux" par aéronef

Responsabilité du transporteur

I. VOYAGEURS.....

Principe : Présomption à la charge du transporteur, sauf preuve de ce que lui ou ses préposés ont pris toutes mesures pour éviter le dommage, ou n'ont pas pu les prendre, ou preuve d'une faute du lésé.

Quantum : Limite à 125.000 francs français (1 fr. = 0 g. 0755 d'or à 0,900), sauf limite conventionnelle supérieure.

II. BAGAGES. MARCHAN- DISES

Principe : Présomption à la charge du transporteur, sauf preuves d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation et de ce qu'à tous égards, lui et ses préposés ont pris toutes mesures pour éviter le dommage, ou sauf preuve d'une faute du lésé.

Quantum : a) Bagages enregistrés, marchandises :

Limité à 250 francs par kilo, sauf s'il y a déclaration d'intérêt, dans ce cas, preuve réservée au transporteur de ce que l'intérêt déclaré est supérieur à l'intérêt réel.

b) Bagages non enregistrés :

Limite 5.000 francs par voyageur.

Réserves du destinataire : Doivent être faites dans les trois jours pour les bagages et dans les sept jours pour les marchandises.

DISPOSITIONS COMMUNES AUX § I ET II.....	{ Toute clause d'exonération ou de limitation de responsabilité à celle fixée est nulle. Le dol ou la faute équivalente du transporteur ou de ses proposés, lui font perdre le bénéfice des dispositions de la convention.
TRIBUNAUX COMPÉTENTS.	{ soit le Tribunal du domicile du transporteur ; ou bien le Tribunal du siège principal de l'exploitation ; ou bien le Tribunal de l'établissement du transporteur où a été passé le contrat ; ou bien le Tribunal du lieu de destination.
PROCÉDURE	{ Celle de la Loi du Tribunal saisi.
PRESCRIPTION	{ Deux ans à dater de l'arrivée à destination, ou du jour où il aurait dû arriver, ou de l'arrêt.
TRANSPORTS SUCCESSIFS.	{ <i>Voyageurs</i> : Recours contre le transporteur au moment de l'accident, sauf si le premier transporteur a assuré la responsabilité pour tout le voyage. <i>Bagages, Marchandises</i> : Recours de l'expéditeur contre le premier transporteur ou contre celui qui transportait. Recours du destinataire contre le dernier transporteur au moment de la perte ou avarie.

BIBLIOGRAPHIE

A. — OUVRAGES SPECIAUX ET GENERAUX

AMBROSINI (Antonio). — La navigazione aerea internazionale. — Problèmes fondamentaux de la législation aérienne.

BALOIS. — The problem of Aviation Insurance.

BASSILESCO. — Propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne (thèse, Paris, 1929).

BATIGNE. — De la responsabilité des Compagnies de Navigation Aérienne, dans les accidents (thèse, Paris, 1926).

BLACHÈRE. — L'Air, voie de communication, et le droit (thèse, Paris, 1911).

BLUM. — Les Assurances Aériennes (thèse, Paris, 1930).

BEAUDONNAT. — Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes (thèse, Paris, 1927).

BONNEFOY. — Le Code de l'Air.

BROOKS PARKER. — Transport Aviation (New-York, 1929).

BRUNAT. — Aéroport (5 juillet 1924).

BONOMO (Oscar). — L'aviation commerciale. Etude commerciale comparée des moyens de transports modernes (Librairie des Sciences Aéronautiques).

BUSSE. — Luftrecht.

BARTHÉLEMY. — Les problèmes juridiques du développement de l'Aéronautique (1924).

CASSVAR. — Clauses de non-responsabilité en matière de Transport Terrestre (thèse, Paris, 1926).

COBIANCHI. — L'abbandonno libere (il diritto Aeronautico).

- COUANIER (Henry). — *Eléments créateurs du Droit Aérien.*
- CLUZEL. — *Essai sur les causes de non-responsabilité.*
- DALLOZ. — *Petit précis Dalloz, Paris.*
- DORING (Hermann). — *Das internationale Recht der. privatluft-fahrt. — Die Luftversicherung (Berlin, 1924). — Die Entwicklung der Luftfahrt Versincherung (Berlin, 1925).*
- FLIKS. — *Luftversicherung Flug (Vienne, mai 1927).*
- FRENZL. — *Luftversicherung (Berlin, 1929).*
- FRICOTELLE. — *Aviateurs et particuliers (thèse, Paris, 1927).*
- D^r FRITZ HESS. — *Schweizerische Luftrecht.*
- D^r FISCHL HANNS. — *Das österreichische Luftfahrtrecht (Wien et Leipzig, 1929).*
- HAMEL (Joseph). — *Le Droit privé Aérien dans le projet de Code international de l'Air.*
- HODRA. — *Où en est l'assurance aviation à l'étranger.*
- LAMPÛE (Pierre). — *Les principes du régime français des Transports publics aériens et la jurisprudence (R. J. L. A., 1^{er} trimestre 1925).*
- LE BOURHIS. — *Obligations et responsabilité des Compagnies de Transports pour les passagers (thèse, Alger, 1929).*
- LESCAILLE (DE). — *L'Aéronautique et les Assureurs.*
- LONIEWSKI. — *Assurance et responsabilité en matière de Transport (thèse, Paris, 1926).*
- LUZATTO. — *Assurance et responsabilité en matière de Transport (thèse, Paris, 1926).*
- LE GALL. — *Quelques expériences récentes en matière d'assurance obligatoire (R. J. L. A., 1^{er} trimestre 1921).*
- LAPRADELLE (DE). — *La loi internationale de l'Air (Europe Nouvelle, 31-7-1926).*
- JOSSERAND. — *Les Transports, 2^e édition, Paris.*
- JMBRECQ. — *Jurisprudence aéronautique et Compagnies d'Assurances (Aérophyle, 1920).*
- KAFTAL. — *Réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens (Revue du Droit Civil, n° 4, 1923).*
- KALONANN. — *La responsabilité du transporteur par air pour les dommages (Moscou, 1927).*

- MAACK. — Der deutsche flugzeugverkehr (thèse, Giessen, 1926).
- MANDEL. — Lekecke (Prawo, 1928).
- NEBOUT. — Le Ministère de l'Air (thèse, Paris, 1929).
- NILSON. — Assurances Aériennes (Stockholm, 1929).
- PORQUET. — Responsabilité du transporteur aérien (R. J. L. A., juillet 1922).
- RIPERT (Georges). — Assurance et Aviation (R. J. L. A., 1925). — La force majeure dans les transports aériens (R. J. L. A., 1924). — La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence (R. J. L. A., 1925). — L'état actuel du Droit Aérien. — Les clauses de non-responsabilité dans les transports aériens (L'Air, août, 1922).
- ROUBIER. — Assurances Aériennes (R. J. L. A., 1927).
- SAUZE. — Responsabilité en matière d'aviation (thèse, Paris, 1916).
- SUDRE. — Responsabilité du transporteur et de l'exploitant de l'aéronef (R. J. L. A., Paris, 1929).
- SPEIL. — La Navigation Aérienne au point de vue juridique (Revue Générale du Droit international public, tome 18, page 473).
- SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie (Paris, 1884).
- STEFANI. — L'assurance des fautes (Paris, 1923).
- Dr TAUBER. — Protokoll du vom 28 bis 30 jennar 1928 (Kaftal, Paris, 1928).
- TISSOT. — Responsabilité du transporteur aérien (thèse, Paris, 1926).
- THOMAS. — Le Ministère de l'Air (thèse, Paris, 1930).
- TOMACSANYI (DE). — Responsabilité du transporteur aérien (R. J. L. A., 3^e trimestre 1925).
- TRAUGOTT. — Das Luftverkehr.
- VICKREY. — Aviation Insurance New-York.

B. — PERIODIQUES, REVUES, JOURNAUX

- Les Ailes.* — Journal hebdomadaire (Paris).
- L'Air.* — Paris Revue.

L'Aéronautique. — Paris Revue.

L'Aérophile. — Paris Revue.

L'Auto. — Quotidien, Paris.

Aviation. — New-York Revue.

Aéronautica Italia. — Revue Italie.

Argus des Assurances. — Collection complète (1928-1929).

Droit Aérien. — Toute la collection Paris (1930-1931 notamment).

Icaro. — Madrid Revue Aéronautique.

Intransigeant. — Collection complète (notamment articles de
COUSIN sur l'avion, moyen de transport sûr).

Monde Aérien. — Paris Revue.

Moniteur des Assurances. — Paris Revue.

Recueil Périodique des Assurances. — Paris.

Revue Aéronautique. — Paris Revue.

Revue générale des Assurances terrestres. — Paris.

Revue juridique de la locomotion aérienne. — Toute la collection.

Revue trimestrielle Droit civil 1930.

Verrasicherung Vienne.

Vie Aérienne. — Paris Revue.

Zeitschrift für versicherungsweisen (Berlin).

TABLE
DES
MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

<i>LE RISQUE DE L'AIR</i>	7
---------------------------------	---

CHAPITRE PREMIER

<i>La Technique du Risque de l'Air</i>	13
§ I. — Définition	13
§ II. — Examens des principaux risques.....	20

CHAPITRE II

<i>La Statistique des Accidents imputables aux Risques de l'Air</i>	31
§ I. — Caractères des statistiques.....	31
§ II. — Etudes de quelques statistiques.....	33
§ III. — Enseignements à tirer des statistiques pour les usagers et les assureurs.....	42

CHAPITRE III

<i>La Recherche de la Sécurité. — Le Congrès International de la Sécurité Aérienne.....</i>	49
§ I. — La Recherche de la Sécurité et le Risque de l'Air.	49
§ II. — Le Service de la Sécurité Aérienne Français.....	54
§ III. — Le Congrès International de la Sécurité Aérienne.	55

CHAPITRE IV

<i>Les Responsabilités du Transporteur Aérien et le régime des clauses limitatives de responsabilité et d'exonération....</i>	59
§ I. — Risque de l'Air et Risque Maritime.....	59
§ II. — Responsabilité contractuelle ou délictuelle.....	65
§ III. — Les clauses d'exonération et les clauses limitatives de responsabilité.....	68
a) Transports Terrestres	69
b) Transports Maritimes.....	70
c) Application à la Navigation Aérienne.....	71
1° Régime antérieur à la loi du 31 mai 1924.....	74
2° Régime de la loi du 31 mai 1924.....	77
3° Régime futur et international. — La Convention de Varsovie 1929.....	85
d) Evolution de la jurisprudence depuis l'origine, à nos jours.....	93
1° Compagnie Messageries Aériennes contre Lambert.	94
2° Compagnie Messageries Aériennes contre Carroll.	95
3° Latécoère contre Villeneuve.....	99
4° Société Propagande Aéronautique contre Gauthier	101
5° Compagnie Franco-Roumaine contre Evans et autres	104
6° C. I. D. N. A. contre Delorme.....	108
1° Ronserail contre Zénith.....	111
2° Amans contre Charrier.....	113

CHAPITRE V

<i>Le Risque de l'Air, question internationale.....</i>	<i>117</i>
§ I. — Problèmes internationaux soulevés pour une ligne transeuropéenne. La responsabilité du transporteur	117
§ II. — Examen des principales législations européennes.	120
1° Hongrie	120
2° Autriche	122
3° Bulgarie :	
1° Le transport des personnes.....	123
2° Le transport des marchandises.....	124
4° Roumanie	124
5° Pologne	125
6° Turquie	127
7° Yougoslavie	129
8° Italie	130
9° Allemagne	131
10° Suisse	135
11° Tchécoslovaquie	136
12° U. R. S. S.....	147
13° Belgique	148

DEUXIEME PARTIE

<i>LES ASSUREURS ET LE RISQUE DE L'AIR.....</i>	<i>151</i>
---	------------

CHAPITRE PREMIER

<i>L'Assureur et le Transporteur.....</i>	<i>155</i>
§ I. — Le Risque de l'Air et l'Assureur.....	155
§ II. — Evolution historique de l'Assurance Aérienne en France	165
1° Organisation technique de l'Assurance Aviation...	169
2° Aperçu sur quelques systèmes étrangers.....	172
a) Angleterre ; b) Allemagne.....	172
c) La Scandinavie ; d) Etats-Unis.....	173
§ III. — La formule de la Compagnie Le Zénith, celle du Consortium Français, le contrat de la British Aviation Group.....	175
a) La Formule de la Compagnie Le Zénith.....	175
b) La Police du Consortium Aviation Français..	180
d) Police « Tous Risques » de la British Aviation Group	185
§ IV. — Régime actuel des Assurances Aériennes françaises	186
1° Les Contrats : Principales modalités. — Corps. — Passagers. — Responsabilité civile.....	187
2° Le Contrat Constructeur.....	196
3° L'Assurance des Manifestations aéronautiques.....	197
§ V. — Primes et Rendement.....	201
a) Prime casse.....	201
b) Prime Passagers.....	203
c) Responsabilité civile.....	205
d) Rendement	206

§ VI. — La politique des Assureurs français. — Celle des Compagnies de navigation. — Celle du Ministère de l'Air.....	208
a) La Politique des Assureurs.....	209
b) La Politique des Exploitants.....	210
c) La Politique du Ministère de l'Air.....	211
§ VII. — Les Assurances et l'Aviation de Tourisme.....	213
1° Assurance Matériel	216
2° Responsabilité civile.....	217

CHAPITRE II

<i>Caractère international de l'Assurance Aviation.....</i>	219
CONCLUSION	225
ANNEXE	239
BIBLIOGRAPHIE	241



Imp. du Montparnasse

47, rue de la Gaîté, 47

-- PARIS XIV° --

